WARSZAWA, 15 KWIETNIA 1936 R.

wiadomości turystyczne

25 gr.

Rok VI. Nr. 8

dwutygodnik poświęcony turystyce, komunikacji, uzdrowiskom, hotelarstwu i przemysłowi turyst.

Koleje a uzdrowiska

Sprawa dobrych połączeń kolejowych uzdrowisk z większemi ośrodkami Polski należy do kwestyj które nieraz decydują wprost o rozwoju uzdrowisk. Uzdrowiska, pozbawione dojazdu kolejowego, lub posiadające uciążliwą wielogodzinną komunikację z wielokrotnemi przesiadaniami, z natury rzeczy muszą pozostawać w tyle za innemi, nawet mniej wartościowemi, lecz łatwiejszemi do osiągnięcia.

Typowym przykładem tego jest Szczawnica, jedno z najcenniejszych uzdrowisk nietylko Polski, ale całej Europy, nad której rozwojem fatalnie zaciążył brak linji kolejowej, planowanej zresztą jeszcze przed wojną, nigdy jednak nie wychodzącej po za ramy studjów początkowych. Jakkolwiek w ostatnich latach Szczawnica uzyskała dość dobre połączenia autobusami PKP z N. Targiem i N. Sączem, tem niemniej jednak rozwiązanie to należy uważać jedynie za półśrodek. Odgrywa bowiem ono rolę tylko w przewozie osobowym, pozostawiając cały ruch towarowy, szczególnie jeżeli chodzi o żywność i węgiel, w dalszym ciągu na barkach konnej trakcji, drogiej, niepunktualnej i zależnej od warunków atmosferycznych.

Zacytowaliśmy przykład Szczawnicy, jako najbardziej jaskrawy. Nie oznacza to jednak ,aby miejscowości, posiadające linję kolejową w najbliższem nawet sąsiedztwie, posiadały komunikcję dogodną i mogącą wpływać dodatnio na ich rozwój.

Tak np. cały szereg uzdrowisk skarży się z roku na rok coraz dotkliwiej na niedogodne połączenia i brak bezpośrednich wagonów. W innych odczuwa się boleśnie niedogodne rozkłady jazdy, czyniące podróże ludzi chorych i spragnionych wypoczynku wysoce męczącemi, drogiemi i niemiłemi. Nie wymieniamy tych uzdrowisk, nie chcąc, aby nas posądzano o inspiracje ze stron zainteresowanych doraźnie, najbardziej bowiem zainteresowane jest tu samo społeczeństwo, korzystające z uzdrowisk. Aby jednak nie być gołosłownymi, zwrócić musimy uwagę na typowo np. złe traktowanie połączeń kolejowych z Wisłą i Ustroniem, które to miejscowości posiadają w ruchu dalekobieżnym zbyt małą ilość wagonów bezpośrednich, w ruchu zaś lokalnym (do Bielska, Katowic, Krakowa) rozkłady jazdy, niezwykle utrudniające komunikację. Przysłowiowym jest już dzisiaj fakt, że z Katowic czy Bielska łatwiej jest dostać się do Zakopanego, niż do wymienionych pobliskich miejscowości, znajdujących się w odległości zaledwie 30 — 35 km.

Złe i wyczerpujące podróżnych połączenia ze stolicą posiadają Zaleszczyki, oraz uzdrowiska w woj. Stanisławowskiem. Truskawcowi przydałaby się jeszcze jedna para wagonów bezpośrednich, Horyniec, Niemirów, Iwonicz i Rymanów posiadają jedne z najgorszych połączeń, dolina Prutu, również wskutek złej komunikacji nie może osiągnąć należytego stopnia rozwoju, etc.

Z powyższego wynika, że dobre połączenia stanowią tylko wyjątek, a uzdrowiska o połączeniach dogodnych bądź znajdują się na linjach magistralnych lub bliskim magistralom, (Inowrocław, Ciechocinek, Druskieniki), bądź też stanowią własność państwową.

To że państwo dba o rozwój własnych uzdrowisk jest rzeczą godną najwyższej pochwały, nie wynika z tego jednak, aby miało ono dbać mniej o uzdrowiska prywatne. Największym bowiem skarbem państwa jest zdrowie jego obywateli, które może być systematycznie utrzymywane w dobrym stanie tylko przy pomocy dobrze funcjonujących uzdrowisk, których powinno być jak najwięcej i które powinny obejmować możliwie największy zakres lecznictwa zdrojowego. Dlatego też pewne uprzywilejowanie komunikacyjne zdrowisk państwowych nie należy do rzeczy wskazanych przy szerszym poglądzie na te sprawy.

Nie sądzimy, aby polepszenie komunikacji sezonowej z uzdrowiskami leżało w sferze specjalnych trudności technicznych. Ostatecznie sprawa redukuje się przecież do 2 — 3 miesięcy rocznie i możnaby śmiało zużytkować w tym celu tabor, bez najmniejszej korzyści eksploatowany przez nikomu niepotrzebną Ligę Popierania Turystyki dla jej wycieczek o małej frekwencji, odwoływanych zresztą przeważnie w ostatniej chwili. Linje zaś kolejowe nie są bynajmniej przeciążone, gdyż ruch na nich jest obecnie znacznie mniejszy niż w r. 1929 i 1930.

Związek Uzdrowisk Polskich czyni z roku na rok starania o ulepszenie komunikacji z uzdrowiskami i częściowo może już się poszczycić osiągniętemi rezultatami. O ile nam jednak wiadomo, każda nowa „zdobycz" musi być specjalnie wywalczana drogą uciążliwych starań, niema bowiem w Ministerstwie Komunikacji jeszcze należytej oceny wagi dobrych połączeń dla rozwoju uzdrowisk.

O ile sprawa komunikacji z uzdrowiskami stanowi sama przez się oddzielny rozdział, o tyle niemniej ważnym jest i drugi z tego samego cyklu, traktujący o wysokich cenach przejazdów do uzdrowisk. Nie będziemy tutaj powtarzali szczegółów z lat ubiegłych, dotyczących przyznawania i odbierania uzdrowiskom prawa do zniżek powrotnych. Ostatecznie sprawa ta została uregulowana dopiero w roku bieżącym przez taryfowe uznanie tych zniżek, t. j. przez uniezależnienie ich istnienia od każdorazowych poglądów, panujących w Ministerstwie Komunikacji.

Stanowi to nowy sukces Związku Uzdrowisk Polskich i to jeden z poważniejszych, nie jest jednak jeszcze zasadniczem rozwiązaniem sprawy, gdyż zniżki uzdrowiskowe wciąż jeszcze są zbyt niskie.

Przy dzisiejszej wartości pieniądza i zniżonych do ostatecznych granic cenach świadczeń uzdrowiskowych, taks kuracyjnych, mieszkań, hoteli i pensjonatów, taryfy kolejowe, pomimo pewnej zniżki, wciąż jeszcze są zbyt wygórowane. Odbija się to w pierwszym rzędzie na licznych kuracjuszach, którzy wskutek tego poszukują uzdrowisk nie tyle wskazanych im przez lekarzy, ile leżących blisko stałych miejsc ich zamieszkania, gdyż opłaty za przejazdy, szczególnie dla kuracjuszów z rodzinami, są zbyt wysokie i nieproporcjonalne do kosztów pobytu w samych uzdrowiskach. W szczęśliwem położeniu są pod tym względem tylko mieszkańcy województwa Krakowskiego i Lwowskiego, posiadający wiele uzdrowisk w pobliżu. Dla wszystkich innych natomiast koszty podróży do uzdrowisk równają się przeciętnie kosztom cztero — lub pięciodniowego pobytu w samych uzdrowiskach. Jest to zjawisko zupełnie nieprawidłowe, dojazd bowiem i powrót powinny stanowić tylko dodatkowe niewielkie obciążenie kuracjusza, nie zaś jedną z największych pozycyj w jego budżecie. Niewielkie zniżki powrotne wcale nie załatwiają tej sprawy, a ograniczenia stosowane przy korzystaniu z powrotnych zniżkowych przejazdów zmniejszają ich znaczenie jeszcze bardziej.

Polityka taryfowa tego rodzaju jest zupełnie błędna: z jednej strony pozbawia ona wielką ilość obywateli możności leczenia się, z drugiej zaś przeważnie utrudnia rozwój uzdrowisk, które tylko przy pełnem wykorzystaniu swych możliwości stają się przedsiębiorstwami rentownemi i zdolnemi do corocznej modernizacji swych urządzeń.

Obydwie kwestje poruszamy dziś, wobec zbliżającego się sezonu uzdrowiskowego, jako najbardziej palące w dziedzinie komunikacyjnej i w nadzieji, że na sprawy te zostanie zwrócona należyta uwaga tych czynników, od których zależy zdrowie kilkudziesięciu tysięcy obywateli oraz rozwój uzdrowisk polskich.

Dzike konie w puszczy Białowieskiej



W puszczy Białowieskiej utworzony został rezerwat dzikich koni, tarpanów. (Patrz artykuł na str. 3-ej).

Demaskujemy bluff kolejkarzy

Zarząd kolejki na Kasprowy rozesłał do prasy poniższy komunikat, zamieszczony w dniu 2 kwietnia:

„Ubiegły tydzień, jak i poprzedni, odznaczał się dużą frekwencją podróżnych na kolei linowej, podążających ku wiosennemu słońcu na Kasprowy Wierch. Frekwencja w dnie powszednie wynosiła 300 do400 osób, w dnie świąteczne ok. 600 osób.

Niedziela ubiegła wykazała wzmożony ruch, przewieziono na Kasprowy ponad 600 osób. Największą jednak atrakcyjność posiadała kolejka w czwartek i piątek ubiegłego tygodnia".

W świetle posiadanych przez nas informacyj cały ten komunikat od pierwszego do ostatniego słowa nie zgadza się z istotnym stanem rzeczy.

W omawiany czwartek, dn. 26 marca sprzedano **zaledwie 152** bilety na sumę 820 zł., w piątek zaś 27 marca, „najwięcej atrakcyjny" według słów komunikatu, sprzedano **tylko 5 2** (pięćdziesiąt dwa) bilety za 267 zł. 80 gr. W sobotę 28 marca kasa koleki sprzedała 161 biletów za 870 zł. 40 gr., w niedzielę zaś 29 marca 520 biletów za 2642 zł. 70 gr.

Frekwencja na kolejce wynosi więc przeciętnie w dnie powszednie zaledwie 123 osoby, nie zaś, jak głosi zarząd 300 do 400 osób. Wraz z niedzielą, na który to dzień przybyły do Zakopanego specjalne pociągi popualrrne, **średnia frekwencja dzienna wynosiła tylko 222 osoby**, przewożone zresztą po bardzo tanich cenach, począwszy od 1 zł. 40 gr.

Przeciętny wpływ kasowy wynosił po zł. 1150.

Należy przytem przypomnieć, że według obliczeń p. ministra Ulrycha, przedstawionych w Senacie, aby pokryć koszty eksploatacji oraz amortyzacji kolejki, **potrzebna jest** dzienna **frekwencja 462 osób**, przewożonych po cenach 5 i 3 zł.

Obecna frekwencja przeciętna **nie dosięga więc nawet połowy** tej ilości osób, a zamieszczanie tego rodzaju komunikatów, mających na celu reklamę przedsiębiorstwa, jest wprowadzaniem w błąd społeczeństwa.

Jesteśmy obecnie świadkami przewidzianego topnienia 2,5 miljonów złotych, włożonych w kolejkę pieniędzy publicznych, zaś bluff reklamowy, uprawiany przez zarząd, stanowi dalszy ciąg metod, stosowanych od samego początku tej budowy.

Samochód przestał być luksusem

Ministerstwo Skarbu rozesłało okólnik do urzędów skarbowych w sprawie należytego opodatkowania posiadaczy samochodów.

W myśl tego okólnika samochód posiadany przez osobę prywatną nie powinien być traktowany jako przedmiot luksusu. Samochód winien być traktowany jako rzecz pomocnicza przy pracy zarobkowej i przy obliczaniu podatku dochodowego winny być odliczane koszty związane z utrzymaniem samochodu.

Sprawa ta, o którą walczyliśmy od 5 lat, nareszcie została postawiona w sposób zgodny ze znaczeniem samochodu dla motoryzacji kraju.

Dziś więc, w r. 1936 osiągnęliśmy nareszcie równouprawnienie samochodu z... koniem, czego Zachód już dokonał przed 10 - 15 laty.

W sprawie tej pisze „Polska Gospodarcza", organ Ministerstwa Przemysłu i Handlu, co następuje:

„Fakt nabycia i utrzymania przez płatnika samochodu sam przez się nie daje jeszcze podstawy do twierdzenia o osiągnięciu przez płatnika dużych dochodów i nie może z reguły stanowić podstawy do określania dochodów płatnika w kwotach wyższych, niż to wynika z posiadanych przez władze skarbowe materjałów o dochodach ze źródeł dochodowych płatnika. Wydatki bowiem na utrzymanie samochodu uległy w czasach obecnych znacznemu obniżeniu. Wprowadzenie na rynek samochodów małolitrażowych, spalających nieduże ulości benzyny, niewymagających specjalnej obsługi, zniżenie cen opon samochodowych, kosztów garażowania itp. spowodowało, że wydatki na utrzymanie małego samochodu wahają się obecnie w granicach zł. 100 do 150 miesięcznie, a więc w granicach wydatków, na które może sobie pozwolić nawet płatnik nie rozporządzający dużemi dochodami.

Należy również mieć na uwadze, że wielu ludzi nawet przy skromnych zarobkach poświęca część swoich dochodów na utrzymanie samochodu dla zadośćuczynienia swym zamiłowaniom do sportu stwierdzić, że dla wielu osób samochód wcale nie stanowi przedmiotu zbytku, lecz jest niezbędnym środkiem lokomocji. Dotyczy to w szczególności kupców, przemysłowców, lekarzy, adwokatów itp. którzy przy wykonywaniu swojego zajęcia lub zawodu, muszą korzystać z szybkiej lokomocji.

To też u wymienionych kategorji osób koszty utrzymania samochodu mają być potrącane narówni z innemi kosztami osiągnięcia dochodów, przyczem bez znaczenia powinna być okoliczność, że samochód używany jest częściowo również dla celów sobistych płatnika, niezwiązanych z wykonanem zajęciem zawodowem lub przedsiębiorstwem.

W przedsiębiorstwach, prowadzących prawidłowe księgi handlowe, koszty nabycia samochodu mogą być z reguły odpisywane w ciągu jednego roku (na podstawie przepisów ust. 2 art. 6 ustawy o podatku dochodowym, jako koszty nabycia przedmiotów, których zwykły okres zużycia nie przekracza 5 lat.

Aferzyści prasowi

Do władz prokuratorskich wpłynęły skargi ze strony burmistrzów i wójtów gmin z kresów wschodnich oraz województwa Lubelskiego, na akwizytorów czasopisma „Szlakami Polski". Wysłańcy nieistniejącego wydawnictwa objeżdżali różne miejscowości i wyłudzali większe kwoty. obiecując zamieszczenie artykułów o warunkach gospodarczych i kulturalnych wsi, wraz z fotografjami kierowników gmin.

Na czele grupy oszustów stali: karany już więzieniem Kazimierz Ignacy Librach i notowany w kartotece policyjnej Jerzy Grabiński. z zawodu ślusarz-mechanik, podający się za wydawcę „Przeglądu Krajoznawczego", również szantażowego pisemka, wydawanego przez znanego dobrze policji niejakiego Blumentala.

Aferzyści występowali z dużą zuchwałością i w jednem z miast prowincjonalnych wydano nawet bankiet dla „redaktorów z Warszawy", podejmując ich na koszt samorządu. Są oni poszukiwani przez policję.

Istnieje od r. 1800
NAŁĘCZÓW Zakład leczniczy i zdrojowisko
Leczy choroby nerwowe, przemiany materji, (cukrzyca) żołądka, kiszek, krwi, narządów krążenia, anemji oraz choroby kobiece.
Umysłowo chorych i zakaźnych Zakład nie przyjmuje.
TANI SEZON: opłaty znacznie zniżone do 15 czerwca, wynoszą od zł. 180 za 3-tygodniowy pobyt w Zakładzie, obejmujący: pokój z całodziennem utrzymaniem, na zlecenie lekarza — djetetycznem, porady lekarskie, zabiegi lecznicze, opał, oświetlenie elektryczne, centralne ogrzewanie. Pensjonat bez zabiegów od 5 zł. dziennie.
Stacja kolejowa Nałęczów — 2 1/2 godz. od Warszawy.
Na miejscu apteka, poczta, telegraf, telefon międzymiastowy.
INFORMACJE Warszawa: Zarząd, ul. Koszykowa 39 — telef. 8-09-50
Nałęczów: Zakład, telef. międzymiastowy Nr. 2.

OKAZJA!!!
Posiadamy jeszcze pewną ilość egzemplarzy naszego specjalnego numeru z r. 1934, zawierającego
WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE
52 strony albumowego formatu, bogato ilustrowane. Artykuły: Gustawa Morcinka. Prof. Z. Lubertowicza, Ks. Prał. E. Grimma, D-ra M. Orłowicza Ś. p. Ks. Prał. J. Londzina etc. Opisy wszystkich powiatów i większych miast Śląska.
Cena zniżona zł. 2.—(dawniej zł. 4.—). Porto pocztowe 25 gr. od egzemplarża. Zamówienia przyjmuje Administracja „Wiadomości Turystycznych" Warszawa, ul. Mokotowska 52, tel. 7-03-84. Zamiejscowe zlecenia wykonuje się tylko po uprzedniej wpłacie do P. K. O. na rk. Nr. 9389.

KURSY SAMOCHODOWE-PRYLINSKI Jerozolimskie 27

„AJENCJA WSCHODNIA"
Sp. z o. o.
Centrala w Warszawie, Nowy Świat 16
podjęła się wydania specjalnego
„Warszawskiego Skorowidza Branżowego"
zestawionego w/g branż i zawodów.
Skorowidz zawierać będzie następujące rubryki:
a) fabryki, b) wytwórnie mniejsze, c) fabryczne składy, d) rzemieślnicy, e) przedstawiciele, f) hurtownicy, g) detaliści, h) rzeczoznawcy sądowi, z podaniem wszystkich adresów odnośnej branży.
„SKOROWIDZ" ten zostanie wydany w nakładzie **kilkudziesięciu tysięcy egzemplarzy,** w cenie popularnej, która wyniesie w przedpłacie zł. 6.— (bez kosztów przesyłki) za egz. Po wydaniu — koszt egzemplarza będzie wyższy.
„SKOROWIDZ" będzie zawierał około 50.000 adresów warszawskich i format jego będzie zbliżony do formatu warszawskiej książki telefonicznej.
Zamówienia na poszczególne egzemplarze oraz na ogłoszenia w SKOROWIDZU przyjmuje
„AJENCJA WSCHODNIA"
Warszawa, ul. Nowy Świat 16, tel. 244-62.



tak możesz spędzić urlop mając rower ze stali.
Biuro Sprzedaży Rowerów
PAŃSTWOWYCH WYTWÓRNI UZBROJENIA
Warszawa, Krak. Przedm. 11

O katedry turystyki

W ciągu całego roku, a specjalnie w okresach przed i po sezonowych nasza prasa codzienna i fachowa poświęca dużo miejsca bolączce wadliwej organizacji turystyki w Polsce.

Artykuły i notatki rzadko dochodzą do zagadnienia w sposób pozytywny; każde wystąpienie charakteryzuje nawet złośliwość w utyskiwaniu i krytyce wszystkich faz organizacyjnych omawianej imprezy turystycznej, począwszy od reklamy, a skończywszy na tak często zdarzającem się „nerwowem" przygotowywaniu kwater właśnie wówczas, gdy podróżni przybyli już i oczekują, siedząc na walizkach oraz wyrażając głośno swe niezadowolenie na Bogu ducha winnego przewodnika.

Jednak Czytelnik, nawet pobieżnie interesujący się omawianym przez nas tem a tem, stwierdzić może, że strona organizacyjna naszych wycieczek (specjalnie tych droższych!), ulega powolnej, lecz stałej poprawie.

Złośliwi twierdzą, że najważniejszą przyczyną jest fakt, iż nasze biura, instytucje i urzędy turystyczne istnieją ostatecznie już tak długo, że z samych skarg, (które doszły do wiadomości publicznej) mogły zebrać dość poważnej objętości podręcznik n atemat: „czego nie należy robić".

Krytyka zresztą nie jest stronnicza, zdaje sobie sprawę z dobrej woli wspomnianych biur i urzędów, i słusznie uderza w tych wszystkich, z którymi turysta musi się zetknąć. Dużo dostaje się kolei, a poniższy obrazek odbywa się setki tysięcy razy w każdym prawie pociągu.

Pulchny i dobroduszny kupiec zagraniczny, z grubem cygarem w ustach, wsiada do polskiego wagonu. Pierwsze wrażenie jest bardzo miłe. Wagon skromny, ale celowo urządzony, ciepło, własny sleeping (bez dopłaty — tego nigdzie niema!) w postaci podnoszonych oparć, brak wstrząsów, dzięki doskonale rozwiązanej konstrukcji wozu.

Nie spodziewał się tego, jadąc do kraju, który (sądząc, że zagranicą podróżują, tak jak u nas jedynie polujący wiecznie ziemianie) reklamuje się strasznemi niedźwiedziami i rysiem o podstępnem spojrzeniu. Ot, kraj afrykański, a w każdym razie żyjący niezmiennie życiem puszcz i moczarów oraz drapieżnego (z przed 200 lat) zwierza.

Ale tak przedstawione wrażenia dałyby obraz niekompletny.

Nasz cudzoziemiec, widząc w jedny końcu wagonu straszny tłok, wskakuje do drugiego przedziału, stwierdzając z zadowoleniem, że jest zupełnie pusty. Pusty? — tak! — ale „dla podróżnych z psami". Nie pomagają tłumaczenia, że przecież nikt nim nie jedzie. Dziwny kraj — myśli sobie zakłopotany podróżny. Dlaczego na dworcach bezrobotni nie wydzierżawiają psów? Dwóch, naprzykład, przedsiębiorców mogłoby obsługiwać jakiś odcinek w tym i powrotnym kierunku. W okresie tłoku w pociągach możnaby było nawet przy małej opłacie — zgromadzić dość duże zyski.

Koniec rozmyślań; jest drugi przedział. Ale znowu trzeba go opuścić — „dla pań". To nic, że pusty i że panie jadą właśnie w innych, tych ogólnych przedziałach. Wysiadać i koniec! Tu nawet niema pola dla fantazji. Psa jeszcze można w ostateczności kupić, ale płci nie zmienisz! I choć wszyscy się zgadzają nakoniec, z trudem zdobywa nasz turysta, łaknący widoku pięknej Polski — miejsce w przedziale dla niepalących. Musi się pozbyć ostatniej osłody podróży — błękitnego dymku. Dwaj panowie, współtowarzysze, zgadzają się wprawdzie na palenie i sami mają na to ochotę. Ale jest taki bóg — przepis. Obrazić go nie można.

Powtarzam rzeczy zbyt znane, zbyt przez wszystkich podróżnych znienawidzone —ale stale istniejące. Kto wreszcie zreformuje te „udogodnienia"?

Otóż tu zaczynamy dochodzić do pewnych konkluzyj.

Urzędnik turystyczny, siedząc przy biurku, stwarza sobie pewne teorje, dzieli podróżnych, preliminuje ich średnie ilości i wszystko jest w porządku. Niczego się nie nauczy, co najwyżej skargę jakąś gotów jest uważać za „napaść na polski urząd", gdy wobec obcego, dawniej siedziało się cicho.

A urzędnik biura turystycznego z faktów podobnych wyciąga pewne wnioski, zdobywa doświadczenie. Ale jaką ceną? Czy korzyść nie jest przypadkiem mniejszą od strat, jakie ponosi się w wypadku niezadowolenia turysty, który złemi wrażeniami zawsze chętniej się dzieli niż dobremi?

Nie można więc nabierać doświadczenia na „żywem ciele" turysty! I w wielu krajach, doceniających pozycję „turystyka" w bilansie płatniczym i w budżetach wielu przedsiębiorstw handlowych — sprawę tę już dawno rozwiązano.

We Włoszech istnieją katedry przemysłu (tak! przemysłu) turystycznego. Znam Greków i Turków, którzy jeździli do Włoch specjalnie, na koszt państwa, aby wiedzę turystyczną zdobywać. A przecież trzeba wziąć pod uwagę fakt, że ludność tych krajów docenia turystykę i wyciąga z tego konsekwencje. U nas trzeba natomiast zmienić psychikę w tym sensie, że turysta nie jest ani przestępcą, ani reprezentantem oficjalnym głowy obcego państwa. Bo są to właśnie nasze najczęstsze ustosunkowania do człowieka z innego państwa, który nie wykaże się konkretnym celem przyjazdu — interesem!

Stawiamy więc tezę: Nasze szkoły nauk gospodarczych winny jaknajszybciej powołać do życia katedry przemysłu turystycznego. Nauczą one wszystkich tajników organizacji imprez, potrzeb i wymagań turysty, psychiki zbiorowej — klienta.

Ograniczenia paszportowe i zmuszanie w rezultacie turysty (naszego) do korzystania z usług biur, stwarza też obowiązki (a nietylko przywileje).

W końcu katedry turystyki wykształcą fachowo pewną ilość młodych ludzi i zapewnią im pracę. Bo turystyka jest z jednym z terenów, na których można jeszcze zarobić. Zyski biur turystycznych najlepiej to potwierdzają i przedstawiają jak ważną rolę odgrywa turystyka w życiu gospodarczem.

MARJAN ARTEMSKI.

Do powyższych słusznych uwag dodać należy jedynie, że katedry turystyki zostały już zapoczątkowane w 2 instytucjach, mianowicie na Uniwersytecie Poznańskim, oraz na Wolnej Wszechnicy Polskiej w Warszawie. Utworzenie danych katedr w szkołach gospodarczych całej Polski należy do kategorji spraw zasadniczo decydujących o rozwoju polskiej turystyki.

Red.

Sportowcy Małopolski i Wołynia czytają jedynie
„Expres Sportowy"
oficjalny o r g a n miejscowych władz sportowych.
Cena egzemplarza 10 gr. Nakład 18.000 egzemplarzy.
Adres Redakcji i Wydawnictwa, Lwów ul. Sykstuska Nr. 25

Z mało znanych zabytków



Kościół i klasztor pojezuicki w Rawie Mazowieckiej stanowią wyjątkowo piękne i harmonijne okazy baroku.

Bezpieczeństwo ruchu na drogach

Polski Touring Klub zorganizował w dniu 24 marca b. r. we własnej siedzibie konferencję na temat zwiększenia bezpieczeństwa ruchu motorowego na drogach w Polsce. W konferencji wzięło udział kilkunastu wybitnych przedstawicieli świata automobilowego w osobach przedstawicieli zbliżonych do sfer oficjalnych, ekspertów zagadnienia ruchu kołowego na drogach i przemysłu samochodowego.

Konferencja miała charakter informacyjny, a w czasie dyskusji wypowiedzieli swe uwagi, dezyderaty i projekty na przyszłość niemal wszyscy jej uczestnicy.

Do najważniejszych punktów omówionych w czasie konferencji należą m. in.

1) prowadzenie w porozumieniu z władzami szkolnemi akcji propagandowej na terenie szkół powszechnych i średnich w sprawie utrzymania porządku i bezpieczeństwa na drogach przez stosowanie się do istniejących przepisów. Jako jeden ze środków w powyższej akcji uznano za pożądane wydanie afiszów propagandowych o odpowiedniej treści, gdyż jak wynika z dotychczasowego doświadczenia, ten środek najlepiej trafia do psychiki młodzieży i szerokich mas,

2) stworzenie silnej policji drogowej, która stale czuwałaby nad wykonywaniem istniejących przepisów drogowych przez wszystkich znajdujących się na drogach publicznych,

3) stwierdzono, że organizowane dotychczas „tygodnie ciszy" i „tygodnie nauki przechodzenia przez jezdnię" są imprezami chybionemi i dezorientują publiczność. Wskazanem byłoby natomiast stałe stosowanie przepisów o przechodzeniu przez jezdnię w pewnych przeznaczonych na to miejscach i zakaz podawania sygnałów na każdego przechodnia i przy każdym zakręcie ulicy, tak jak to jest stosowane obecnie zagranicą. Należy w przechodniów wpoić przekonanie, że jak trotuar jest ich domeną, tak jezdnia należy do pojazdów i wkraczając na nią przechodzień winien sam zwracać baczną uwagę na własne bezpieczeństwo,

4) wypowiedziano się za koniecznością wprowadzenia trójkolorowej sygnalizacji automatycznej na skrzyżowaniach ulic i zwiększenia jej ilości,

5) wysunięto wniosek o zwrócenie się do prasy z prośbą o bardziej bezstronne oświetlanie wypadków samochodowych, zwłaszcza ulicznych, gdyż przedstawianie przeważnie kierowców samochodów, jako głównych i jedynych winowajców, nie jest zgodne z rzeczywistością. Wywołuje to natomiast wśród olbrzymich rzesz czytelników wrażenie, że pojazdy mechaniczne są jedyną przyczyną nieszczęśliwych wypadków, przez całkowite pominięcie milczeniem niesfornego zachowania się przechodniów na jezdni, przeznaczonej w rzeczywistości dla pojazdów,

6) uznano za wskazane, aby opracowywane przez władze przepisy o ruchu kołowym przed zatwierdzeniem ich i wejściem w życie były przesyłane zainteresowanym organizacjom społecznym.

Mapy dworcowe

Komisja Turystyczna P. T. K. mianowała ostatnio referentem sprawy rozmieszczenia map p. Piotra Szymańskiego, zamiłowanego i doświadczonego krajoznawcę-turystę, który m. in. przeprowadzi w najbliższym czasie szczegółowe sprawdzenie stanu map, rozwieszonych w latach ubiegłych i wobec ukazania się nowych polskich odcinków map Wojskowego Instytutu Geograficznego dokona zmiany przestarzałych map niemieckich i austrjackich na polskie oraz w dalszym ciągu będzie prowadził sprawy systematycznego wypełniania i zaopatrywania tych map znakowaniami i objaśnieniami oraz rozmieszczenia ich w terenie.

POD ŚWIATŁO

Gdzie konie kują...

...wiadomo, tam i żaba nieraz podstawi łapę. Nic też dziwnego, że i kolej dojazdowa Marecka, widząc usiłowania prawdziwej kolei, również pragnie zajmować się turystyką.

Myśl zasadniczo doskonała. Nasuwają się tylko dwa pytania: czem i dokąd.

Na pierwsze pytanie trudno jest odpowiedzieć. Tabor kolejki Mareckiej pochodzi, zdaje się, z okresu pierwszej maszyny parowej Fultona. Wagony są rekordowo niewygodne, ciasne i brudne, a szybkość tych ekspresów dochodzi w chwilach dobrego humoru maszynisty aż do 20 km. na godzinę. Niema więc c z e m.

Jeżeli chodzi o odpowiedź na drugie pytanie — to jest ona jeszcze trudniejsza. Niema mianowicie d o k ą d jechać samowarkami mareckiemi. Dyrekcja reklamuje kolejno: Drewnicę z zakładem dla obłąkanych, Marki — typową kiszkę uliczną przedmieścia, brudną, zabłoconą i cuchnącą, Pustelnik — cegielnię w gołem polu, dla której właśnie powstała cała kolejka, Strugę — posiadającą z atrakcyj jedynie szynk [illegible] i okolicę rojącą się od [illegible] podwarszawskich, dla których uderzenie majchrem w żebra stanowi ulubiony sport, Radzymin, wprawdzie bardzo cenne pod względem historycznym miasto, ale nie posiadające nic ciekawego do zwiedzenia, z wyjątkiem cmentarza, Wólkę Radzymińską, która w nomenklaturze kierownictwa turystycznego kolejki mareckiej nazywa się „wulką" przez małe „w" i „u" w środku, pospolite przedmieście małego Radzymina, a wreszcie Rejentówkę, do której kolejka wogóle nie dochodzi...

Wszystko to razem ma stanowić zgodnie z reklamami kolejki „cuda przyrody".

Skromność jest wielką zaletą, to też z satysfakcją należy przyjąć do wiadomości, że w zarządzie wzięto się w ten sposób, że kto nie widział słońca, może oglądać również i na miejscu. Ale wątpić należy, czy mieszkańcom śródmieścia Warszawy wszystko to, wraz z wagonami, kopcącym parowozem i wiecznym kurzem na szosie wystarczy do „rozkoszowania się" i do „ruszania na week-end".

Szczytem zarozumiałości żaby, podstawiającej łapę, jest wezwanie do „zarezerwowania sobie miejsc w wagonach", któremi i tak prócz przekupek nikt nie jeździ...

Oczyście najpierw wagony, umyjcie w nich szyby i powprawiajcie wszystkie brakujące, nie dymcie parowozikami prosto w nosy podróżnym, poprzepędzajcie z wagonów grasujące hordy żebraków i handlarzy, wzmocnijcie tory, zmotoryzujcie linję i... przenieście ją w okolice, naprawdę posiadające coś atrakcyjnego, i dopiero wtedy reklamujcie „cuda", a zasadę głoszoną w reklamach: „czem prędzej, tem zdrowiej", zastosować do biegu pociągów.

Wtedy będzie można dopiero rozmawiać o „Wydziale Propagandy Turystyki Kolei Dojazdowej Mareckiej".

Narazie jednak żaba musi jeszcze schować łapę.

Tarnopol nie interesuje się turystyką

W „Dzienniku Lwowskim" czytamy: „Wszystkie ośrodki regjonalne kraju, nawet takie, które nie mają co propagować, rozwinęły ostatnio cały aparat propagandowy swego terenu i trąbią na wszystkie strony: — „Mile was ugościmy i pokażemy wszystko, z czego jesteśmy dumni. Skoro tylko raz przyjedziecie — zostaniecie naszymi przyjaciółmi na zawsze!".

W propagandzie tej biorą udział nietylko organizacje artystyczne, ale także związki samorządowe i samo społeczeństwo, zwłaszcza sfery handlowo-przemysłowe, jak hotelarze, restauratorzy, przedsiębiorcy samochodowi, kupcy i t. d. Przemysłowców nie można tutaj posądzić o to, aby się bawili w platoniczną propagandę „jakiejś tam" turystyki, są przecież ludźmi interesu i w każdym działaniu interes ten mają na oku. Interesy a szczególności do ożywienia gospodarczego przez napływ ludzi i gotówki — skłaniają rzetelnie myślących do wykorzystania ruchu turystycznego. Cały kraj zdaje sobie już sprawę z korzyści, jakie przynosi dobrze zorganizowany ruch turystyczny.

Tylko w Tarnopolu turystykę traktuje się jako „idée fixe" niektórych entuzjastów. Nie chce się wyleźć z tej inercji przysłowiowego już „kryzysu", tylko się ręce opuszcza i żyje z dnia na dzień. Każdy narzeka że brak obrotów na większą skalę, ale nikomu nie przyjdzie na myśl, że obroty te może powiększyć z chwilą, gdy przez Tarnopol przewinie się masa przejezdnych turystów, z których każdy choćby złotówkę w Tarnopolu zostawi. Wystarczy tutaj przypomnieć wielkie dni Podola: wystawę regjonalną w Tarnopolu i Rok Sobieskiego, w czasie których przyjezdni goście sporo pieniędzy w Tarnopolu zostawili.

Miasto to, raz z tego tytułu, że ma wspaniałą przeszłość historyczną, szereg cennych pamiątek z dawnych czasów, a powtóre dlatego, że jest stacją centralną linij komunikacyjnych i stolicą Podola, ziemi wybitnie interesującej obcych ze względu na swe walory gdzieindziej niespotykane, miasto ma warunki, by stanowić atrakcję dla turysty. Trzeba tylko umieć dobrze sprzedać to, co się ma...

Nie ubliżając w niczem np. ziemi Nowogródzkiej, która pozatem, że jest kolebką twórcy „Świtezi", żadnych ciekawych objektów nie posiada, należy podnieść, że ziemia ta ściąga corocznie takie rzesze turystów, o których na Podolu nawet się nie śniło.

Przyczyna tego leży w umiejętnej propagandzie terenu przy równoczesnem zgraniu wysiłków wszystkich zainteresowanych czynników miejscowych, a przedewszystkiem instytucyj samorządowych i sfer przemysłowo - handlowych które te starania usilnie popierają. W Tarnopolu zgrania, niestety, brak.

Pomijając już fakt, że różne miejscowe organizacje w sposób chaotyczny na swój sposób, propagują Podole z wyżyn jego stolicy, uniemożliwiając ześrodkowanie energji i jednolite ujęcie akcji, należy stwierdzić, że i przemysłowcy i handlowcy, którzy mogliby żyć z turysty, nie starają się o przyciągnięcie go i nie reklamują się, a kilkakrotnych usiłowań zorganizowania aparatu propagandowego w niczem nie poparli, zajmując stanowisko obojętne, lub nawet negatywne.

Jest rzeczą zupełnie zrozumiałą, że wobec braku współdziałania ze strony zainteresowanych czynników w mieście, a nawet obojętności ich dla zagadnień związanych z rozwojem turystyki, ruch ten nie ma w Tarnopolu warunków rozwoju, a turyści i zbiorowe wycieczki są kierowane na inne tereny, nawet w województwie, omijając Tarnopol.

Faktem jest dalej, że Podolskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze, mimo czynionych oddawna wysiłków w kieruku rozbudowy ruchu turystycznego, nie znajduje zrozumienia u różnych czynników, we własnem społeczeństwie, nie może bowiem znaleść osób chętnych do pracy dla dobra miasta i jego mieszkańców, a liczba członków towarzystwa spadła w ostatnich dwuch latach do połowy i w dalszym ciągu spada z powodu wypisywania się członków, którzy mimo niejednokrotnie dosyć znacznych dochodów, nie mogą zdobyć się na opłatę 20 gr. składki miesięcznej.

Jednak nie może być wysunięty przeciw towarzystwu zarzut bezczynności i niedołęstwa, skoro jest ono powszechnie w kraju zaliczane do najczynniejszych organizacyj na tem polu i posiada za sobą realne wyniki pracy i znaczny dorobek, spotykający się z ogólnem uznaniem w całej Polsce z wyjątkiem... Tarnopola.

Z drugiej strony niezaprzeczalnym faktem jest, że różne instytucje fachowe, jako też całe społeczeństwo, z wyjątkiem Tarnopolszczyzny, usilnie popiera rozwój ruchu i urządzeń turystycznych, zdając sobie dobrze sprawę z doniosłości gospodarczej i ekonomicznej tego ruchu; pisze o tem stale cała prasa, głosi radjo, popularyzują różne wydawnictwa i organizacje propagandowe.

Obojętność, brak poparcia ze strony naszego społeczeństwa dla wspomnianych zagadnień nie da się na dłuższą metę utrzymać, gdyż ani przedmiot nie nadaje się do lekceważenia, ani też nie można iść wbrew uznanemu prądowi, skoro i tak jesteśmy już na szarym końcu w stosunku do innych województw.

Czas już przeto zmienić ustosunkowanie się różnych czynników i nastawienie ogółu do tego działu pracy społecznej i gospodarczej, której pomijanie przynosi szkody samemu społeczeństwu, a zwłaszcza jego sferom bezpośrednio lub pośrednio interesowanym w rozwoju ruchu turystycznego i propagandzie terenu na zewnątrz".

SCHRONISKA wycieczkowe na Podolu

Wzrastający z roku na rok ruch wycieczkowy na Podole, postawił wobec Podolskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego problem urządzenia schronisk dla turystów.

Istniały i istnieją wprawdzie, zwłaszcza w miastach, prowizoryczne lub sezonowe schronisko noclegowe w szkołach, przeznaczone dla młodzieży szkolnej, nie wystarczają one jednak dla ruchu turystycznego. Przeznaczone głównie dla młodzieży szkolnej — nie mogły objąć innych turystów, a pozatem urządzone jedynie w miejscowościach gdzie są szkoły. bez względu na znaczenie turystyczne okolicy, nie zawsze odpowiadały potrzebom racjonalnego wykorzystania terenu dla ruchu wycieczkowiczów. Licząc się z temi niedomaganiami, stworzyło Podolskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze schroniska, które swą działalnością objęły ogół turystów i zostały urządzone w okolicach posiadających pierwszorzędne walory turystyczno-krajobrazowe. Podobnie jak szkoły zamieniają się w razie potrzeby na schroniska, tak znowu schroniska Podolskiego Towarzystwa odgrywają rolę ognisk kulturalno-oświatowych w zapadłych, lecz uroczych zakątkach Podola. Sezon turystyczny na Podolu trwa głównie w miesiącach ciepłych — w zimie zatem schroniska stałyby pustką, gdyby w nich nie pulsowało nastające w t. zw. martwym sezonie życie świetlicowe i oświatowe. Schroniska zatem na kresach pełnią podwójne funkcje.

Podolskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze jest właścicielem pięciu schronisk, wybudowanych lub urządzonych własnemi siłami, przy poparciu nielicznych jednostek polskiego społeczeństwa.

Największem schroniskiem na Podolu i najlepiej urządzonem jest dom wycieczkowy towarzystwa w Zaleszczykach. Budynek murowany, większego typu z mansardą II piętra, został wykończony i oddany do użytku jeszcze w zeszłym roku. Posiada kompletne urządzenie schroniskowe na 40 łóżek, instalację elektryczną i wodociągową, łazienki, telefon, kuchnię i t. p. Mieści się w niem muzeum krajoznawcze towarzystwa, posiadające wiele cennych i ciekawych przedmiotów zabytkowych i biura oddziału towarzystwa oraz Komisji Uzdrowiskowej. Dzięki swym urządzeniom oraz niskiej opłacie noclegowej, jednakowej zresztą dla wszystkich schronisk towarzystwa (1 zł. za dobę dla niečłonków towarzystwa, 50 gr. dla członków, 20 gr. dla wycieczek szkolnych), dom wycieczkowy w Zaleszczykach stanowi prawdziwe dobrodziejstwo dla licznych turystów. Zaleszczycki dom wycieczkowy stanowi pozatem, ze względu na swe położenie w miejscowości będącej punktem wyjścia wycieczek w okolice, niejako „bazę operacyjną" dla turysty.

Typowe schroniskiem dla kresów jest drugie z kolei co do wielkości i znaczenia schronisko — szkoła w Kręciłowie. Położone jest w najbardziej romantycznej i najpiękniejszej partji Miodoborów, w punkcie, gdzie Zbrucz przecina wpoprzek pasmo koralowe i tworzy słynny przełom. Wokół rozciąga się puszcza Kręciłowska, stanowiąca w swoim rodzaju unikat na Podolu z uwagi na przeważnie bezleśny charakter ziemi Podolskiej. Schronisko jest murowane, jednopiętrowe, zaopatrzone przy pomocy Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego w odpowiednie urządzenia, kwalifikujące je jako dom wycieczkowy szkolny. Posiada 20 łóżek.

Słynne jaskinie krystaliczne w Krzywczu (powiat Borszczowski) stały się bardziej popularne i dostępne z chwilą uruchomienia w tej miejscowości schroniska zamkowego. Zabytkowy zamek Kąckich z XII w. został odrestaurowany, a jedna z baszt jego stanowi atrakcyjne schronisko dla turystów. Schronisko to w okresie zimowym przemienia się w świetlicę i dom ludowy dla ludności polskiej.

Schronisko towarzystwa w Czortkowie mieści się w odnowionej części zamku, w trzech obszernych salach, posiada kompletne urządzenie schroniskowe, zbiory muzealne, biuro informacyjne, bibljotekę, oraz pracownię fotograficzną i przezroczy.

Ze względu na duży ruch kajakowy na Strypie i Dniestrze pomyślano o budowie schronisk dla kajakowców. Należy tutaj wymienić schronisko w Skomorochach nad Strypą i Beremianach nad Dniestrem. Schronisko w Skomorochach składa się z kilku domków campingowych, przeznaczonych przedewszystkiem na obozy letnie dla harcerzy. Schronisko w Beremianach stanowi końcowy etap trasy kajakowej Strypy od Dniestru, oraz pierwszą przystań na podolskim odcinku Dniestru dla wycieczek płynących z góry rzeki.

Poza wymienionemi schroniskami posiada towarzystwo w miejscowościach najczęściej odwiedzanych prowizoryczne pomieszczenia dla turystów, które z braku wygodniejszych, muszą tymczasowo zastąpić właściwe schroniska.

Znalezienie zresztą w tych wypadkach wygodnego i taniego wypoczynku dla turysty ułatwia fakt, że w każdej miejscowości o większem znaczeniu turystycznem istnieje oddział czy koło Podolskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego, którego pierwszym obowiązkiem jest opieka nad turystą na terenie swej działalności.

Ludzie którzy żyją z krzyku

Wczesnym rankiem tysiące ludzi rozpoczyna krzykiem na ulicach Stambułu swą ciężką dzienną pracę.

Jeszcze przed kilku laty przekupnie uliczni nie znali różnicy pomiędzy dniem a nocą, zimą a latem, deszczem a żarem słońca. Przeciągali ulicami, zachwalając głośno swój towar, dopóki, po wyprzedaniu całego zapasu, nie wracali do domu z kilkoma piastrami w kieszeni.

Reformy Kemala ograniczyły mocno swobodę ulicznych sprzedawców. Wolno im rozpoczynać swój głośny proceder nie wcześniej, niż o godzinie ósmej, kończyć go zaś muszą bezwarunkowo przed północą. Ograniczeni w ten sposób handlarze, starając się wykorzystać jaknajskrupulatniej wyznaczony im czas. Punktualnie o godzinie ósmej na ulicach Stambułu rozlega się krzykliwy chór, zachwalający artykuły pierwszej potrzeby.

Bajka o rybie

W Turcji nazwa przekupnia pochodzi od jego towaru. Końcówka „dji", dodana do sprzedawanego artykułu, tworzy nazwę kupca.

Sprzedaż ma często oryginalny, nieznany w Europie charakter. Oto przy rogu ulicy balikdji, czyli handlarz ryb, założył „sklep" na sporym stole. Na stole leżą większe ryby, o obok w koszykach mniejsze oraz raki. Balikdji posługuje się własną swoistą reklamą. Grzmiącym głosem opowiada dzieje połowu wielkiej ryby, zdobiącej dziś wyjątkowo jego „sklep". Przez długie lata uwijała się w wodach Bosforu, zanim śmiały rybak pochwycił ją w swe sieci. Balikdji wychwala smak ryby i przysięga, że przestała żyć przed kilku za ledwie godzinami. Przekupień przerywa reklamę, aby odciąć część ryby dla zwabionej jego zachwalaniem klientki.

Niesprawiedliwa waga

Przekupnie tureccy nie uznają ważenia. Utrzymują, że waga oszukuje albo kupca, albo kupującego. Towar sprzedaje się „na oko" i po długich targach. Klientka cieszy się z taniego kupna, a kupiec uśmiecha się zadowolony, że ją zręcznie oszukał.

Kupno przy pomocy sznura

Turecka gopodyni domu udaje się na miasto jedynie w celu zakupu mięsa i ryb. Wszelkie inne artykuły nabywa przy pomocy kosza, sznurka i cierpliwości.

Wczesnym rankiem otwiera okno i uzbrojona w kosz i sznur, nasłuchuje krzyku przekupnia, sprzedającego potrzebny jej narazie artykuł. Gdy odpowiedni „dji" zjawia się przed domem, rozpoczyna się targ, często długotrwały, poczem kosz z pieniędzmi na dnie wędruje uprzez okno i po napełnieniu go kupionym towarem, zostaje znów wciągnięty do mieszkania, a gospodyni czeka na następnego „dji".

Zimna woda — gorący napój

Wśród artykułów, sprzedawanych na ulicach Stambułu, znajdują się uprzywilejowane, których stała cena wyklucza wszelkie targi.

Uprzywilejowanym jest przedewszystkiem sudji — sprzedawca zimnej wody. W barwnym stroju przeciąga przez okolice z wesołym okrzykiem:

— Hamidye szyn bus gibi — woda ze źródła, Hamidye, zimna jak lód!

W pasie jego tkwi dobry tuzin szklanek, niby pistolety wojownicze przodków. Na plecach dźwiga beczułkę z wodą. Spragnieni przechodnie witają go z zadowoleniem podczas upalnych godzin południa. Nikt nie pyta o cenę. Każdy wie, że szklanka wody kosztuje piastra — cztery grosze.

Gdy zapada zmierzch i chłodny wiaterek zaczyna powiewać od morza, sudji znika, ustępując miejsca salepdji, w którego pasie tkwi również tuzin szklaneczek. Napój jednak, który zachwala śpiewnym głosem, nie jest zimną wodą, lecz wrzątkiem, uważanym za najlepszy środek, chroniący od przeziębienia. Napój ten, zwany salep, robi się z prażonego na ogniu i tartego następnie korzenia. Salepdji nosi na plecach kociołek, ogrzewany maleńkim piecykiem.

Latem salep nie cieszy się popytem, lecz gdy nastąpi dżdżysta pora, salepdji ma dobre zarobki. O ile posiada głos dość donośny, może sprzedać przez wieczór do stu szklanek salepu, co przedstawia wartość pięciu funtów tureckich. Niedarmo uchodzi za bogacza wśród innych sprzedawców.

Pucybut — filozof

Dobrze zarabia również podczas dżdżystej pory bohadji — czyściciel obuwia, mający stałe ceny. Pięć piastrów kosztuje oczyszczenie obuwia i bohadji zarabia sumiennie tych 20 groszy, jest bowiem artystą w swoim fachu.

Z dwudziestu flaszeczek leje na obuwie różne płyny, trze i poleruje mnóstwem szczotek i skrawków, aż zabłyśnie., jak czarne djamenty.

Bohadji jest filozofem wśród ulicznych pracowników. Milczący i zadumany siedzi na swoim zydelku i spogląda na nogi przechodniów. Gdy ujrzy na nich zakurzone obuwie, mierzy właściciela karcącym wzrokiem i równocześnie rozlega się jego donośny głos:

— Lustro, bova, lustro! — błyszczy farbą, błyszczy.

Nikt prawie nie pozostaje głuchy na ten okrzyk i piastry płyną do kieszeni czyściciela.

Marzenie o szczęściu

O ile bohadji jest filozofem, otyle pivawkodji — sprzedawca biletów loteryjnych jest romantykiem ulicy. Jak bajka z tysiąca i jednej nocy brzmią jego słowa, gdy opisuje głośno rozkosze, jakie daje bogactwo. Wielu nabywców towarzyszy mu w pochodzie przez ulice, aby usłyszeć raz jeszcze cudowny opis rozkoszy, jakie przyniesie im wygrana.

Sprzedawcy uliczni Stambułu tworzą jeszcze dotąd pokaźną armję, lecz szeregi jej przerzedzają się z każdym rokiem.

Ulice milkną

Znikł już stróż nocny, który niedawno jeszcze budził ludzi z najlepszego snu rozlegającym się jak trąba w nocnej ciszy przeciągłym okrzykiem „Yaginwar — ogień!" Pokazywały się w oknach wystraszone twarze. Pożar bowiem w dzielnicach drewnianych domów był strasznem zjawiskiem.

— Nerde? — gdzie? — rozlegało się ze wszystkich stron.

— Skutari da! — w Skutari. — brzmiała odpowiedź.

Uspokojeni ludzie zamykali okna. Skutari leżało o 20 kilometrów. Okrzyk nocnego stróża miał na celu obudzenie członków ochotniczej straży pożarnej.

Reformy Kemala kroczą szybko naprzód. Jeszcze kilka lat i „dji" przejdzie do krainy wspomnień, jak fez, turban, zasłona niewiast i wiele innych zwyczajów z tureckiego życia.

Tarpan powrócił do puszczy Białowieskiej

Puszcza Białowieska, słynąca od wieków ze swego zwierzostanu, z królewskim żubrem na czele, była ostatnią ostoją dzikiego konia — tarpana leśnego — Equus Gmelini subs. silvatica.



Tarpan „Myszka".

Ostatnie wiadomości o dzikich koniach, przebywających na wolności, zawdzięczamy bar. Brinckenowi (1828), który stwierdził ich występowanie na podstawie szeregu poważnych źródeł jeszcze w siedemnastem stuleciu. Dotyczyło to puszczy Białowieskiej i Litwy północnej, gdzie spotykano je na 40 lat przed jego czasami. Później ostatnie tarpany białowieskie umieszczone zostały w zwierzyńcu hr. Zamoyskich pod Zamościem. Opis tego zwierzyńca podaje Kajetan Koźmian w swoich pamiętnikach za okres 1780 — 1815 r., którego słowa pozwolę sobie przytoczyć w dosłownem brzmieniu. „O trzy mile od Zamościa pamiętam zwierzyniec, obszerny na milę, i cały oparkaniony dokoła, do którego strzeżenia były pewne wsie przeznaczone. Tam utrzymywało się mnóstwo zwierza różnego rodzaju, jako to: jelenie, sarny, daniele; krwiożerce, jeżeli się przypadkiem znalazły wytępiano. Chowały się tam i mnożyły dzikie konie, które widziałem. Postać ich mała, jak koni włościańskich, lecz osiadłe, krępe i z grubą, lecz gładką nogą, siły wielkiej, sierści jednakowej karomyszatej. Dopiero je w nieodległych czasach wygubiono (pozbawiono się), podobno dla tego, że w zimie potrzeba było dla nich szopy sianem opatrywać".

Równie doniosłe, a bodaj jeszcze większe znaczenie ma wzmianka o Zamościu, podana przez Hacqueta w jego opisie podróży do Sarmacji w latach 1791 — 93, gdzie szczególnie ciekawą jest charakterystyka zewnętrznego wyglądu tarpana, którego swoistemi cechami wg. autora są: niewielki wzrost, szarobrunatna maść, duża gruba głowa, krótkie włosy grzywy i ogona oraz obecność brody u ogiera. Zanim rozpatrywać będziemy wyniki, osiągnięte przez poszczególnych badaczy, którzy wyjaśnili kwestję pochodzenia konika polnego oraz innych zbliżonych do niego ras, opiszę dalsze losy trapana aż do chwili obecnej. Jak widzimy z przytoczonych wyżej słów Koźmiana, koniki w zwierzyńcu zamojskim zlikwidowano, mianowicie oddano je okolicznym włościanom, którzy z natury rzeczy nie utrzymali tego gatunku w czystym stanie. Krew tarpana, pomimo licznych naleciałości, dotychczas silnie się przejawia wśród pogłowia końskiego w okolicy Biłgoraja, co oświetla w licznych pracach na ten temat prof. Tadeusz Vetulani, propagator hodowli wyodrębnionego konika polskiego i odkrywca podgatunku tarpana leśnego (subsp. silvatica).

Chwila obecna w dziejach tarpana leśnego może być momentem przełomowym i niezwykle doniosłym. Dzięki staraniom prof. Vetulaniego i przychylnemu zwykle do spraw tego rodzaju stanowisku Administracji Lasów Państwowych, potomkowie dzikiego konia — małe niepozorne koniki, rozsiane po wsiach powiatu biłgorajskiego, które zachowały najwięcej cech pierwotnych swego przodka, zostały zainstalowane w puszczy Białowieskiej. Hodowla metodą selekcji kombinacyjnej, pozwoli na wybór z pośród uzyskanego potomstwa osobników, posiadających wybitniejsze zewnętrzne tarpana i zasługujących na dalszy chów.

We wschodniej Europie — od Bałkanu przez Polskę do Litwy północnej — występuje rasa drobnych krępych koni, która na zachodzie ma swego odpowiednika w kucu (pony). Pokrewne rasy spotykamy w Skandynawji i Szkocji, a także w Islandji, gdzie zachowała się ona najlepiej. W Polsce rasa ta znana jest pod nazwą „konik polski". Do jej wyodrębnienia przyczynili się nasi badacze — Vetulani, Marchlewski, Skorkowski, przyczem stwierdzone zostało szerowie występowanie przodków konika w Europie Środkowej w okresie bronzu. Uważano dawniej (szereg uczonych angielskich), iż dzikie konie — tarpany południowej Rosji nie stanowią odrębnego gatunku, a są zdziczałymi mieszańcami. Dlatego też uważano kuce południowe i naszego konia za potomków jakiejś innej rasy spokrewnionej z ciężkim koniem zimnokrwistym, którego krwią próbowano polepszać wymienione rasy, doprowadzając w ten tylko sposób do bardziej skomplikowanej ich gmatwaniny. Dopiero w ciągu tego dziesięciolecia uczeni wiedeńscy — profesorowie Antonius i Adametz na podstawie źródeł rosyjskich wykazali, że tarpan stepowy był odrębnym gatunkiem — punktem wyjścia dla wielu ras ciepłokrwistych orjentalnych. Antonius, nazwał ten gatunek na cześć jego odkrywcy Gmelina (1769) Equus Gmelini. Tarpan stepowy występował na zachód od Wołgi. Południowa granica Kubani była również kresem jego rozsiedlenia. Od południa i od wschodu graniczył z nim drugi gatunek konia dzikiego — Equus Przewalskii, różniący się od szaro-myszastego tarpana, posiadającego grzywkę czołową, płową maścią i brakiem takiej grzywki. Ostatnie dzikie tarpany stepowe żyły jeszcze w 70-tych latach XIX wieku, a pojedyncze okazy udomowione spotkać można było całkiem niedawno.

Na podstawie licznych źródeł i opisów tarpana leśnego i stepowego udało się wykazać, jak już wspominałem, iż tarpan stepowy i przodek naszego konika oraz kuców północnych stanowiły jeden gatunek, którego podgatunek leśny występował w puszczach Europy Środkowej. We wszystkich opisach, które zachowały się od czasów najdawniejszych, prawie jednozgodnie podawane są następujące cechy: niewielki wzrost, duża głowa z szerokiem czołem, ostre niewielkie uszy, stojąca grzywa, zachodząca na czoło, krótki ogon, silną budowa ciała i kończyn oraz myszasta maść i obecność ciemnej pręgi wzdłuż grzbietu. Pewne rozbieżności w opisach wynikały najczęściej z nieprawidłowego tłumaczenia lub pojmowania wyrażeń — j. np. wyraz „bułany" był pojęty przez zasłużonego badacza Rüngera w znaczeniu współczesnem — jako płowy, dawniej zaś wyraz ten „falb" miał szersze znaczenie i obejmował wszystkie odcienie od myszastego do płowego. Podobne opisy Gmelina, a później Simonowa i Moerdera odnoszą się do tarpana stepowego, przyczem ci ostatni jako cechę charakterystyczną podają również czarne ubarwienie nóg, a Gmelin — włochatą sierść, tworzącą w zimie prawdziwe futro. Podane wyżej cechy charakterystyczne tarpana znaleść możemy w opisach Albertusa Magnusa (1193 — 1280). bar. von Herbersteina (1557), Hacqueta i Koźmiana, wspomnianych wyżej, M. Hutten-Czapskiego i wielu innych. Bardzo wyraźne dowody bytowania dzikich koni na Litwie i w Prusach Wschodnich znajdujemy w pracy Rüngera, który wspomina o polowaniach na tego rodzaju zwierzynę. Wzmianki te odnoszą się do miejscowości Ełk, Węgoborg, Ragneta, Taplacken (pierwsza połowa XVI wieku). Polowano na dzikiego konia podobnie, jak na inną grubą zwierzynę. O cenności ówczesnych dzikich koni świadczy szereg dokumentów, wykazujących, iż uważano tarpana za wspaniały dar. Z dokumentów malborskich dowiadujemy się np., w r. 1403 komtur von Balga przesłał Wielkiemu Mistrzowi Konradowi von Jungingen dzikiego konia jako podarek wielkanocny. (Rünger).

Równie ważnem źródłem, jak różne notatki, były liczne wizerunki i rzeźby z pośród których trafiają się podobizny pochodzące z okresu paleolitycznego, wyryte na płytach kamiennych z trafnem ujęciem cech tarpana. Wszędzie uwidoczniony jest charakterystyczny garbaty profil jego głowy i szerokie czoło, oraz broda u ogiera. Reasumując wszelkie dane nagromadzone przez dawnych badaczy i podróżników i studjując wyniki uzyskane przez uczonych doby dzisiejszej, widzimy, że jednolitość gatunkowa tarpana została udowodniona.

Miemy nadzieję, że tarpan leśny, różniący się od stepowego pewnemi szczegółami w budowie czaszki i ogólnym mniej prawidłowym i zgrabnym pokrojem, odrodzić się będzie mógł dzięki inicjatywie Administracji Lasów Państwowych i prof. T. Vetulaniego — w Białowieży, ostatniej ostoi, gdzie ongiś dziki jego przodek występował.

INŻ. WŁ. LINDEMAN.

Spór o schronisko



Schronisko BV na Babiej Górze, o które toczy się spór.

W roku ubiegłym, kiedy Beskidenverein obchodził 40-lecie swego istnienia, otrzymał nadspodziewanie piękny prezent jubileuszowy od Dyrekcji Lasów Państwowych: nakaz zlikwidowania schroniska pod szczytem Babiej Góry i oddania gruntu Dyrekcji Lasów.

Jaka była przyczyna tego nakazu? Mówiono o tem rozmaicie, szerzyły się różne plotki i domysły, wśród których nie brakło również przypuszczeń, że za kulisami tego żądania działają i przyczyny zawiści konkurencyjnej lokalnego oddziału innego towarzystwa turystycznego. Fakty niszczenia drogowskazów BV zdawały się wprawdzie potwierdzać to przypuszczenie, jednakoważ sama myśl, aby jedno towarzystwo chciało wzbogacić się kosztem drugiego, była tak niezgodna z duchem turystycznego koleżeństwa i tak daleka od mentalności turysty, że przypuszczenie to wogóle nie mogło wchodzić w rachubę.

Jakolwiek też sprawa owych „sprężyn" nie została do dzisiejszego dnia jeszcze dostatecznie wyświetlona, tem nie mniej należało się liczyć z faktem kategorycznego żądania Dyrekcji Lasów Państwowych, która tymczasem zagroziła nawet procesem sądowym.

Skąd Dyrekcja lasów nabrała upoważnień do dysponowania parcelą, na której BV wzniósł przed 33 laty swoje schronisko?

Papierowo jest ona właścicielka gruntu, ale tylko papierowo. Faktycznie bowiem trudno jest nie uznać za właściciela parceli związku turystycznego, który przed 33 laty, za zgodą i wiedzą ówczesnego właściciela, hr. Arva Varalja, schronisko pobudował i gospodarował w niem, jakkolwiek nie był opancerzony w żaden akt notarjalny, a to dla tej prostej przyczyny, że 33 lata temu wzajemne dobre stosunki obydwu stron zupełnie nie wymagały tego, nikt zaś nie mógł przypuszczać, że rok 1914 przyniesie tak kardynalne zmiany warunków. Brak zabezpieczenia notarjalnego mógł wprawdzie wtedy być uważanym za pewną lekkomyślność ze strony BV, ale w chwili dzisiejszej sprawa ta jest już zupełnie bez znaczenia, gdyż 33 letnie władanie faktyczne parcelą stanowi z punktu prawnego t. zw. „zasiedzenie", uznawane przez kodeksy cywilne prawie całej Europy, m. in. zaś przez Węgry, do których do r. 1918 należała sporna parcela.

Obecnie za właściciela jej uważa się Dyrekcja Lasów Państwowych, która nabyła ją od zarządu dóbr Podzameckich. I tutaj właśnie powstaje druga wątpliwość, czy ten akt kupna — sprzedaży był prawomocny, wobec faktu, że tylko część dawnych właścicieli zawarła go.

Zdaniem prawników, w razie dojścia do rozprawy sądowej, prawa Dyrekcji Lasów Państwowych przestawiałyby się bardzo problematycznie i mogłaby być tylko mowa o odstąpieniu dobrowolnem przez BV parceli wraz ze schroniskiem. Musiałoby to jednak w każdym razie pociągnąć za sobą odszkodawanie w wysokości nie mniejszej niż 50.000 zł. tyle bowiem włożył BV w budowę schroniska i inwestycje dokonane w niem w cigu 33 lat.

Związek turystyczny, jakkolwiek przekonany o swych bezwzględnych prawach, zaproponował ugodowe załatwienie sprawy w jednej z następujących postaci:

1) dokanание formalnego aktu kupna parceli, 2) eksploatacja schroniska jeszcze w ciągu 25 lat, następnie zaś bezpłatne oddanie go państwu.

Zdawałoby się, że tego rodzaju postawienie sprawy powinno zadowolić Dyrekcję Lasów Państwowych. Niestety, jest inaczej. Dyrekcja bowiem jest w Polsce klasycznym promotorem wszelkiej etatyzacji, która doszła już nawet do tego, że fabrykuje ona... piwo, to też propozycje ugodowe BV zostały zlekceważone i sprawa powędrowała do Sądu Okręgowego w N. Sączu, gdzie czeka na rozwiązanie.

Przedstawiliśmy powyżej prawno formalną stronę sporu, wynikłego z przysłowionej zachłanności Dyrekcji Lesów. O stronie moralnej tej sprawy trudno jest doprawdy pisać spokojnie. Bo niby jakie „wyższe" racje mogą kierować Dyrekcją Lasów do odbierania schroniska towarzystwu, które od 40 lat prowadzi wzorową gospodarkę w Beskidzie Zachodnim, inwestując w niej wielkie kapitały, którego działalność nigdy nie zasłużyła na żadną naganę i które z roku na rok wykazuje coraz to większą żywotność i pożytek?

Czy Dyrekcja Lasów opanowana jest przez ducha nacjonalistycznego i występuje przeciwko BV dlatego, że członkami jego są Niemcy? W takim razie wartoby przypomnieć, że konstytucja nasza, nie uznając żadnych ograniczeń w stosunku do obywateli Polski innych narodowości, tem bardziej nie upoważnia nikogo do działań nieprawnych w stosunku do nich. Może zresztą Dyrekcja Lasów zechce przyjąć do wiadomości, że owi Niemcy z Beskidenvereinu należą do najpoważniejszych członków Związku Polskich Towarzystw Turystycznych, i że Ministerstwo Komunikacji, jako urzędowy opiekun turystyki, udziela im stale subwencyj na inwestycje.

Zachłanność w stosunku do skrawka ziemi, nie posiadającego dla Dyrekcji Lasów absolutnie żadnej wartości użytkowej i kuźnia etatyzmu, które doprowadzają Polskę do ruiny gospodarczej, potrafiły dla zadośćuczynienia swym „teorjom" sięgnąć nawet w dziedzinę związków turystycznych, tych komórek, uznanych ogólnie za jeden z najpoważniejszych czynników społecznych zarówno pod względem gospodarczym, jak i fizycznym.

Idzie się teraz do sądu ze skargą, która może powodów tylko skompromitować tak, jak to już nieraz zdarzało się z Dyrekcją Lasów.

Organizacje turystyczne oczekują rozwiazania tej sprawy z niemałą uwagą. Nie jest ona zwykłym sporem cywilnym między dwiema stronami, gdyby bowiem teza Dyrekcji Lasów zatrjumfowała dziś, jutro musiałyby zniknąć z powierzchni ziemi wszystkie schroniska turystyczne, pobudowane na gruntach Dyrekcji Lasów Państwowych przez inne towarzystwo.

Dlatego też omawiany spór stanowi dla turystyki sprawę pierwszorzędnej zasadniczej wagi.

5 zł. rocznie kosztują „Wiad. Turyst."

Abonujcie czasopismo „ECHO OBCOJĘZYCZNE"
wychodzące co miesiąc w 2-ch wydaniach językowych:
Francusko-Polskiem (FN) „L'Echo Franco-Polonais"
i Niemiecko-Polskiem (NP) „Deutsch-Polnisches Echo".
Ciekawa treść: anegdoty, nowele, humoreski, wyjątki z prasy zagranicznej, wzory listów handlowych i t. d. wraz z przekładem polskim. Doskonały środek pomocniczy w nauce języków, niezbędny dla każdego, znającego początki franc. lub niem. — Liczne uznania.—
Prenumerata każdego wydania językowego „E c h a" wynosi:
rocznie 7 zł., półr. 3.50. — Cena n-ru 60 gr. — Roczniki 1935 (12 n-rów) po 5 zł.
Prenumeraty płatne są zgóry. Za pobraniem nie wysyła się.
Adres redakcji i admin.: Echo Obcojęz.", Warszawa, Waliców 3.
Tel. 613-40. — Konto w P.K.O. № 25.635. — Kartoteka Rozrach. 501.
Numery okazowe bezpłatne.

Na ślepym torze polskiej turystyki

Już kilkakrotnie na łamach „Wiadomości Turystycznych" poruszono szereg palących kwestyj, dotyczących naszej obecnej gospodarki turystycznej, w mniemaniu, że tego rodzaju artykuły wywołają dyskusję, z której wykluje się jakaś zdrowa myśl lub jakiś projekt uporządkowania tej nad wyraz zabagnionej dziedziny naszej gospodarki narodowej.

Żyjemy wprawdzie w czasach pewnego ożywienia, jeśli nie faktycznego, to myślowego, w dziedzinie gospodarczej i jest wolą i dążeniem zarówno rządu jak większości społeczeństwa wyjść z impasu gospodarczego, nikt jednak nie zajął się reformą życia gospodarczego turystyki, znajdującej się w zupełnem zaniedbaniu i staczającej się w ostatnich latach coraz niżej.

Trudno przypuścić, ażeby ta niechęć do rozwiązania zadań gospodarczych turystyki wypływała z zupełnej nieznajomości zagadnienia. Prawdopodobniejszem zdaje się być przypuszczenie, że poprostu ci którzy mogliby o tych rzeczach powiedzieć coś konkretnego, widocznie nie chcą mówić, aby się przypadkiem komuś nie narazić. Rzecz naturalna, że w takim wypadku musi zabrać głos prasa, gdyż milczenie może się stać katastrofą.

Ostatnio w prasie codziennej czytamy rozmaite notatki, dotyczące najważniejszych instytucyj turystycznych, a więc o badaniu ich przez komisję dla odetatyzowania przedsiębiorstw, o sprzedaży Orbisu i t. p. Nie będziemy tutaj zastanawiali się nad tem, czy wieści te polegają na prawdzie i w jakim stopniu, ale musimy stwierdzić, że w kuluarach coś się dzieje i że muszą być jakieś głębsze tego przyczyny.

Nie ulega wątpliwości, że obecny kierunek prowadzenia biur podróży jest z gruntu fałszywy, a nawet największe biuro podróży „Orbis" żyje dziś jedynie siłą rozpędu. Boć trzeba otwarcie powiedzieć, że nie można nazwać programem pracy instytucji turystycznej programu trzydziestu czy dwudziestu wycieczek do Francji, Belgji, Austrji czy Jugosławji. Program musi tkwić w samem założeniu, musi istnieć pewna koncepcja wykonania, czy też zbudowania czegoś trwałego na tym poważnym odcinku gospodarczym.

Niestety, ta wielka organizacja turystyczna osłabiła swoją pozycję we Francji, a przecież zagadnienie turystyczno - emigracyjne na tym terenie posiada pierwszorzędne znaczenie gospodarcze. Tak samo przedstawia się sprawa z temże zagadnieniem na terenie Palestyny, gdzie wciąż nie możemy się doczekać otwarcia oddziału „Orbisu".

Wszystkie te zaniedbania powodując rzecz naturalna odsuwanie się od największego biura podróży szeregu poważnych zrzeszeń i instytucyj i szukanie kontaktu z mniejszemi biurami podróży, a w szczególności z biurami o kapitale zagranicznym. Przy najbliższej okazji zajmiemy się szczegółowo i temi sprawami, a w szczególności różnemi niekorzystnemi dla polskiego życia turystycznego umowami turystycznemi.

W dzisiejszym artykule pragniemy jeszcze raz zająć się Ligą Popierania Turystyki. Instytucja ta jak donoszą w prasie i jak opowiada się ogólnie, zapragnęła w ostatnich czasach rozszerzyć się i to kosztem Orbisu! Chyba trudno przypuścić, ażeby w tym samym czasie, gdy komisje rządowe badające możliwości odetatyzowania życia gospodarczego, najbardziej etatystyczny urząd, jakim jest Liga, mógłby rozszerzyć swój etatyzm jeszcze więcej przez objęcie agend Orbisu. Liga Popierania Turystyki, organizacja rzekomo społeczna, opierająca się na ustawie o stowarzyszeniach, założona przez Ministerstwo Komunikacji i administrowana przez urzędników kolejowych, pobierających wynagrodzenie z zysków osiągniętych ze zniżek kolejowych, przy równoczesnej deficytowości ruchu pasażerskiego na kolejach, wydaje się w roli kupca i przedsiębiorcy największym absurdem gospodarczym. Nie sądzimy też, ażeby możliwem było zrealizowanie tych obecnych planów, które napewno wylęgły się w głowach urzędników, pragnących znaleźć w Lidze spokojne bytowanie a może i drugie uposażenie.

Tą drogą do naprawy stosunków turystycznych w Polsce nie dojdziemy. Jeżeli bowiem biura podróży nie posiadają żadnego oblicza turystycznego, jakiegokolwiek kierunku, to napewno nie zdała tego egzaminu dojrzałości Liga Popierania Turystyki.

Możemy też śmiało postawić wprost przeciwną tezę, że pociągi popularne organizowane przez Ligę z a b i j a j ą r o z w ó j ruchu turystycznego w Polsce i należałoby przystąpić do ich likwidacji. Pociągi popularne mogą mieć znaczenie tylko w wypadkach zjazdów narodowych i manifestacyj masowych, ale nigdy w charakterze środka ożywienia życia turystycznego w Polsce. Ta forma wycieczkowania w granicach kraju musi ulec zasadniczej zmianie. Pociąg popularny, o ile żdąża do centrów handlowych, stale jest nadużywany przez sfery, nie mające z turystyką nic wspólnego, zaś pociąg popularny w regjony turystyczne nie przynosi żadnych korzyści ludności ani też przemysłowi. Jedyną korzyść z takiego pociągu ciągną organizatorzy, a to nie jest celem tej organizacji.

Polska turystyka ma przed sobą wielkie zagadnienie ożywienia kresów wschodnich, zamieszkałych przez najbiedniejszą ludność państwa. Ludność ta czeka na turystów z upragnieniem, a nie ma żadnej korzyści z nich, jeśli nie przyjeżdzają oni indywidualnie na czas dłuższy, a jedynie z masowemi wycieczkami na kilka godzin. Zagadnienie ożywienia terenów ubogich a pięknych musi stać się podstawowym celem reorganizacji naszych przedsiębiorstw turystycznych. Byłoby więc rzeczą nad wyraz wskazaną by zamiast kupowania Orbisu przez Ligę kompetentne czynniki zastanowiły się nad sytuacją tych organizacyj i przystąpiły do ich zreorganizowania w rękach prywatnej inicjatywy. Ze względu na to, że nasz system biurokratyczny nieśmiertelnych dyrektorów departamentów, związanych z łańcuchem personalnych zagadnień, nie tak łatwo potrafi przystąpić do wyświetlenia tego zagadnienia, proponujemy przerzucenie dokładnego zbadania tych spraw na teren Sejmu.

Jeśli na terenie Sejmu mogła powstać parlamentarna komisja ogrodnicza, która zainicjowała konferencje wszystkich czynników i fachowców ogrodniczych celem wypracowania kierunku oraz form pracy w dziedzinie podniesienia ogrodnictwa w Polsce, zapytujemy czy taka sama komisja turystyczna, złożona z wyborowych fachowców, nie byłaby obecnie na czasie?

Ogrodnictwo w Polsce jest chyba mniej zabagnione od tyrystyki, a jednak ma pęd do dalszego doskonalenia się nawet na bagnach. Turystyka zaś jest zabagniona, a niema pędu w kierunku osuszenia tego bagna.

Stosunki te raz wreszcie muszą ulec zmianie.

F. Z.

Ceny tryptyków

Polski Touring Klub wydaje dokumenty celne, t. j. tryptyki i książeczki z przepustkami granicznemi (carnet de passages en douanes), międzynarodowe pozwolenienia na prowadzenie i międzynarodowe świadectwa samochodowe po następujących cenach:

	Samoch.	Motoc.
Tryptyk na Niemcy ważny na rok	zł. 37.—	zł. 20.—
Tryptyk na Czechosłowację lub każde inne państwo ważny na rok	zł. 60.—	zł. 30.—
Tryptyk na Czechosłowację ważny na 1 mies.	zł. 25.—	zł. 15.—
2 tryptyki na Niemcy i Czechosłowację	zł. 90.—	zł. 45.—
2 tryptyki na Austrję i Czechosłowację	zł. 110.—	zł. 50.—
3 tryptyki na Niemcy, Czechosłowację i Austrję	zł. 135.—	zł. 65.—
Carnet de Passages en Douanes	zł. 140.—	zł. 70.—
Międzynarodowe świadectwo samochodowe	zł. 12.—	zł. 12.—
Międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie dla poszczególnych kierowców	zł. 12.—	zł. 12.—

Tryptyk roczny służy do wielokrotnych przejazdów tylko do tego kraju, na który został wystawiony, zaś tryptyk miesięczny służy do jednorazowego wjazdu i wyjazdu z danego kraju. Książeczka z przepustkami granicznemi (carnet de passages en douanes) — służy do wielokrotnych przejazdów na terenie sałego świata w ciągu jednego roku od daty wystawienia.

Wszystkie wymienione wyżej dokumenty wydaje biuro Polskiego Touring Klubu w Warszawie (ul. Kredytowa 5), oraz Delegaci Okręgowi w Poznaniu, (ul. Fredry 12 inż. Trampler) i Katowicach (ul. Stawowa 14, Dr. Łaszcz).

WIADOMOŚCI LIGI DROGOWEJ

Zebranie motoryzacyjne

W Nr. poprzednim donieśliśmy pokrótce o zebraniu motoryzacyjnem, odbytem w Lidze Drogowej w dniu 28 marca. Obecnie podajemy szczegóły tej ważnej konferencji:

Na zebraniu obecni byli przedstawiciele wszystkich organizacyj społecznych, zainteresowanych w sprawach motoryzacyjnych, a więc: Automobil - klubów z całej Polski, Związku Motocyklowego, Izby Przemysłowo - Handlowej, Grupy Przemysłu Motoryzacyjnego, Polskiego Touring - Klubu, Związku Strzeleckiego, Związku Rezerwistów, Związku Stowarzyszeń Przedsiębiorstw Samochodowych i Sekcji Motoryzacyjnej Ligi Drogowej.

Bardzo liczne zebranie zagaił prezes Ligi Drogowej, Stefan Tyszkiewicz, prosząc do Prezydjum inż. Lutze-Birk'a, dyrektora taboru miejskiego, inż. Rakowicza, dyrektora P. Z. Inż. i starostę Bońkowicz - Sittauer'a, delegata Wołyńskiego Klubu Automobilowego.

Prezes Tyszkiewicz przedstawił zebranym rozpaczliwy stan motoryzacji w Polsce, oddał pod dyskusję znane postulaty Ligi Drogowej, w sprawach motoryzacji, złożone na Naradzie Gospodarczej i apelował do wszystkich organizacyj, o intensywną propagandę samochodu i motocykla wśród całego dotychczas stwa, które niestety, jeszcze dotychczas uważa samochód za luksus, gdy tymczasem na całym świecie pojazd mechaniczny stał się popularnym środkiem lokomocji.

W imieniu Grupy Przemysłu Motoryzacyjnego przemawiał dyrektor Czadliński, który wskazał, że przy rozwiązaniu problemu motoryzacyjnego należy przedewszystkiem brać pod uwagę rozwój młodego polskiego przemysłu motoryzacyjnego, który pracuje nad tem, aby dostarczyć Polsce samochodu całkowicie krajowej produkcji.

Pan Wroczyński (Związek Stowarzyszeń Właścicieli Przedsiębiorstw Samochodowych) w wygłoszonym referacie przedstawił wielkie przeszkody, jakie napotyka rozwój prywatnych linij autobusowych i zarobkowych przewozów samochodami ciężarowemi. Rozwój ten jest ogromnie hamowany przez Koleje Państwowe, które formalnie zwalczają prywatne linje stosując dla spedytorów taryfy ulgowe na tych linjach, gdzie zachodzi obawa konkurencji przeważnie samochodami.

Następnie w dyskusji zabierali głos płk. Meyer, dyrektor Lortsch, inż. Lubiński, p. Popławski, p. Docha (Polski Związek Motocyklowy), p. Modzelewski, przedstawiciel Izby Przemysłowo - Handlowej, mjr. dypl. Szczudłowski (Związek Strzelecki).

Pan Modzelewski stwierdził, że zagadnienie komunikacyjne wogóle stoi w Polsce b. nisko, tymczasem rozwój komunikacji może spowodować ogólny rozkwit życia gospodarczego, kulturalnego i społecznego kraju. Jedyną możliwością rozwoju komunikacji jest motoryzacja.

Mjr. dypl. Szczudłowski podkreślił znaczenie dróg i motoryzacji dla obrony państwa oraz konieczność rozwoju krajowego przemysłu samochodowego dla celów wojskowych.

Następnie zebranie przyjęło wniosek inż. Lutze-Birka:

„Zważywszy, że rozwój motoryzacji zależy między innemi także od odpowiedniego nastawienia społeczeństwa, należy nastawienie to równie rozwijać w młodem pokoleniu przez rozpowszechnienie małego silnika rowerowego, kajakowego i t. p., oraz małego typu motocykla. W związku z tem należy z jednej strony domagać się popierania przez oficjalne czynniki wychowania małego silnika wśród młodzieży uczącej się i wśród towarzystw sportowych, przez subsydjowanie, z drugiej zaś strony domagać się od naszego przemysłu samochodowego fabrykacji tanich małych silników przyczepnych oraz tanich motocykli o małym litrażu".

Dyrektor inż. Rakowicz postawił wniosek w sprawie otoczenia specjalną opieką rozwoju taksówek i zwrócenie się do odpowiednich czynników o ich zwolnienia ich na 2 — 3 lata od wszelkich podatków i opłat. Dla motoryzowania zaś młodego pokolenia należy wprowadzić ułatwienia rejestracyjne dla motocykli i rowerów. Wniosek ten został również przyjęty.

Wreszcie zebrani przedstawiciele postanowili zwrócić się do czynników miarodajnych, o stworzenie ogólno - państwowego planu motoryzacyjnego na okres kilkuletni, z tem, że plan ten winien być opracowany przy współudziale fachowców i zainteresowanych czynników. Plan ten powinien jaknajbardziej uwzględnić rozwój przemysłu krajowego. Dla zapewnienia należytego rozwoju motoryzacji: czynniki rządowe winny zmienić wrogie nastawienie urzędów skarbowych do posiadaczy samochodów, winny być zmniejszone koszta eksploatacji samochodów, winny być zniesione lub ułatwione krępujące przepisy i formalności rejestracyjne i przy uzyskiwaniu praw jazdy oraz należv wszelkiemi środkami dążyć do poprawy stanu naszych dróg.

Z działalności oddziałów Ligi Drogewej

Z inicjatywy przemyskiego oddziału Ligi Drogowej urządził Wydział Powiatowy kurs dozorców robót szarwarkowych na drogach gminnych. Drogi gminne, których w powiecie Przemyskim jest przeszło 700 km, utrzymywane są szarwarkiem, a należyty nadzór robót szarwarkowych może wydatnie przyczynić się do polepszenia stanu tych dróg. Z tych powodów urządzenie kursów dla dozorców drogowych dla dróg gminnych, który jest pierwszy tego rodzaju kursem w Małopolsce, należy powitać, jako krok naprzód, zrobiony dla sprawy drogowej w powiecie Przemyskim.

Otwarcie kursu odbyło się dnia 23 marca r. b. w sali Rady i Powiatowej. Otwarcia dokonał starosta powiatowy, p. Adam Remiszewski, poczem prezes przemyskiego Oddziału Ligi Drogowej, p. Andrzej ks. Sapieha w przemówieniu swem podkreślił cele Ligi Drogowej i imieniem Ligi ofiarował pieniężne nagrody dla tych kandydatów kursu, któ- po jego ukończeniu przy robotach drogowych w swoich gminach wykażą najlepsze rezultaty.

Kurs składa się z wykładów teoretycznych oraz ćwiczeń praktycznych na drogach. W kursie bierze udział 20-tu kandydatów ze wszystkich gmin powiatu Przemyskiego.

ZAPISUJCIE SIĘ DO LIGI DROGOWEJ!

IMIĘ i NAZWISKO ....

ADRES ....

Deklaruję swoje przystąpienie do Ligi Drogowej w charakterze członka rzeczywistego i przekazuję na konto czekowe P. K. O. Nr. 22.877 zł. .... jako opłatę za ....

Podpis: ....

Zapisujący się do Ligi Drogowej za pośrednictwem niniejszego kuponu zwolnieni są od wpisowego i wpłacają jedynie składkę, wynoszącaą 6 zł. rocznie lub 50 gr. miesięcznie.

Zarząd Główny Ligi Drogowej — Warszawa, Krak. Przedmieście 8 m. 3, tel. 211-82.

Z FRANCJI

Dla ożywienia turystyki we Francji

Na wniosek specjalnego komisarza turystyki, Rada turystyczna uchwaliła ogłosić konkurs literacki z nagrodami 25 tys. i 10 tys. franków. W konkursie mogą brać udział tylko pisarze lub dziennikarze zagraniczni, a tematem konkursowym jest praca w formie bądź oddzielnego studjum, bądź serji artykułów, ogłoszonych poza granicami Francji, i traktujących o wartościach turystycznych lub zdrojowiskowo - klimatycznych Francji. Termin konkursu upływa 1 września r.b.

Jednocześnie Rada Turystyczna zaakceptowała projekt otworzenia funduszu w wysokości 25 tys. fr., z którego wydawane będą nagrody dla funkcjonarjuszy pogranicznych urzędów celnych, którzy wyróżnią się swem uprzejmem zachowaniem wobec cudzoziemców oraz dla takichże funkcjonarjuszy kolejowych.

Ułatwienia dla zagranicznych turystów we Francji

Francuski Generalny Komisarjat Turystyki nadsyła nam następujący komunikat:

Dla uniknięcia błędnych interpretacyj przepisów, dotyczących pobytu we Francji zagranicznych turystów, oficjalnie podkreśla się, że turyści zagraniczni, zaopatrzeni w przepisowe — stosownie do obowiązujących w ich państwach ustaw — dowody osobiste, moga podróżować po Francji (łącznie z Algierem) w ciągu 2 miesięcy bez dopełniania jakichkolwiek formalności meldunkowych i bez żadnych opłat pobytowych.

Jeżeli zaś chcą przedłużyć swój pobyt na dalsze 4 miesiące, to mogą w tym celu otrzymać bezpłatnie specjalną legitymację turystyczna, w którą powinni się zaopatrzyć przed wyjazdem ze swego kraju u miejscowego konsula francuskiego; o ile tego nie dopełnili, to legitymację taką mogą otrzymać od prefekta departamentu we Francji, na terytorjum, którego się znaleźli.

Nakoniec, jeżeli turysta zagraniczny zechce przedłużyć swój pobyt we Francji ponad 6 miesięcy, to musi otrzymać od właściwego prefekta departamentu legitymację, upoważniającą do dłuższego pobytu na terytorjum Francji. Legitymacja taka ważna jest na okres 3 lat (zamiast dotychczas 2 lat), a cena jej została zniżona z 220 fr. na 160 fr.

40% zniżki na święto Paryża

Koleje Francuskie postanowiły przyznać turystom zagranicznym, którzy udadzą się na „Święto Paryża" w okresie od maja do lipca 1936 r., 40% zniżki.

Turyści pragnący skorzystać z powyższej zniżki, winni zaopatrzyć się w legitymacje w cenie 10 fr., które będą sprzedawane zagranicą przez biura Kolei Francuskich oraz większe biura Podróży w okresie od 1 maja do 15 lipca.

Legitymacje będą ważne na miesiąc, z prawem dwukrotnej prolongaty na okres jednomiesięczny za dopłatą 10 fr. za każdą prolongatę.

Na podstawie powyższej legitymacji turysta będzie mógł otrzymać bilet od granicy do Paryża, ze zniżką 45% na wszystkich linjach Kolei Francuskich, w okresie ważności legitymacji.

Z PRASY

„W wyciągu na Kasprowy"

„Wieczór Warszawski" zamieszcza w Nr. 94 poniższy opis podróży kolejką na Kasprowy:

„Przed swem odejściem zima podrzuciła Zakopanemu dziecko — jak ona kapryśne. Jest niem kolejka linowa Kuźnice — Kasprowy. Przy bardzo cieżkim porodzie, który groził niebezpieczeństwem życia dla młodego potworka, asystowali akuszerowie ze stolicy i tylko dzięki ich sztuce dziecko nie zmarło w łonie matki.

Obecnie czuje się słabo. Brak należytego pożywienia — w żłobku bowiem zakopiańskim bryndza góralska — odbija się dotkliwie na cerze maleństwa. Tu i ówdzie powstają wrzody na pięknem ciele, powstałe wskutek odpadania w Panteonie Kuźnickim tynku, narzucanego w zimie. Pozatem ucieczka matki i spóźnione chrzciny „na raty", wywarły też wpływ na usposobienie aniołka.

A tyle nadzieji pokładano w tem maleństwie! Górale wysłali delegację do Warszawy z podziękowaniem za kolejkę, wierząc, że odtąd nastąpi dobrobyt Podhala. **I tak prędko nastąpiło rozczarowanie** wszystkich.

Najgorzej **zawiedli się górale**, bo narazie kolejka przynosi im wprost przeciwnego smaku owoce. Gorzko smakują one biednym dorożkarzom, którym luksusowe samochody odebrały jedną z najważniejszych arteryj ich życia — drogą Zakopane — Kuźnice. Nic więc dziwnego, że skierowują swą nienawiść w stronę szofera i mszczą się na nim, płatając różne złośliwości. Pewnie wyjdą zwycięsko z tej podjazdowej walki, bo mają za sobą tak silnego sprzymierzeńca jak polskie drogi.

Tyle się nasłuchałem o **arcydziele polskiej techniki (made in Germany — Bleichert, Lipsk),** że postanowiłem pewnego pięknego poranka zwiedzić trasę. Porozlepiane na każdym parkanie w dziesiątkach egzemplarzy afisze, nie dały mi żyć od kilku dni. A gdy doniosły o zniżce cen za przejazdy, wsiadłem w te pędy do międzynarodowego mieszańca, jakim jest autobus P. K. P. — polskiej konstrukcji o częściach składowych angielsko - niemiecko - włosko - amerykańskich.

Kto nie miał sposobności jechać wiosną do Kuźnic, ten nie uwierzy jak wielką utracił okazję do emocji. Fontanny błota, strzelające wysoko w górę ponad dach autobusu, niemiłosierne rzucanie przy zmianie nawierzchni drogi, będącej przekładańcem lodu i błota, połączone z niebezpieczeństwem wybcia okna przez narty lub kijki, które przy wstrząsach ulegają translokacjom, to tylko część mała przyjemności.

Zajeżdżam przed Panteon Kuźnicki, wyłaniający się **strzelistemi kolumnami z kupy śmieci i rozkopanej ziemi.** Dokoła wiele gapiów, którzy oglądają wagoniki. Podsłuchuje rozmowę dwu panów (nie mógłbym przysiąc, czy nie byli to pp. Aprikosenkranz i Untenbaum).

U. — Wiesz Pan, tego nie mogę zrozumieć, dlaczego kolejkę musiano robić w zimie?

A. — Nu, a to takie proste. To miało być pole do popisu dla polskich inżynierów, pewna oryginalność, żeby robić inaczej niż gdzieindziej, no i chęć, żeby kolejka stanęła na sezon.

U. — Co pan mówisz? Chyba pan myślisz o sezonie pustki. Przecież Pan widzisz, że Zakopane puste, mimo że zniżki obowiązują. Mnie się coć zdaje, że to było wykorzystanie sytuacji. Poprostu **palił się grunt pod nogami, więc trzeba było robić kolejkę jaknajprędzej. W lecie kosztowałaby o połowę mniej, ale pytanie, czyby pozwolono?**

A. — Wolno panu mieć swoje zdanie. Ja patrzę na to jednak z innego punktu widzenia. Czy pan widział, kto jeździ kolejką? — Ja myślę, że w takim stanie rzeczy ogłoszenie bojkotu kolejki da nam dobry atut w walce o ubój rytualny. Już i tak Sejm zmiękł.

Zdecydowałem się jechać. Wsiadłem do kołyszącego się jak gondola balonu wagonika ze zniżkowym biletem dla członków P. Z. N. (mimo, że nigdy do tego towarzystwa nie należałem). **Czekamy na zapełnienie.** Miejsc ma być 32, w tem 8 siedzących. **Większość** jednak **osób** przybywających do Kuźnic **wcale się nie kwapi do jazdy.** Jedni pozostają na dole, by się przekonać naocznie, że wagonik nie urwie się z liny, inni idą pieszo na Myślinieckie Turnie. Ruszamy wreszcie we dwuch z konduktorem.

Silny wiatr kołysze nieznacznie wagoniki. Bez szelestu **lecimy ponad przeraźliwie zniszczonemi lasami** Uznańskiego. Widoki nienadzwyczajne, zaledwie dorównujące widokom z pierwszego lepszego nienazbyt wysokiego szczytu. Z prawej strony dolina Kondratowa.

Gorzyczkowa z obramieniem grzbietów, z lewej Boczań i Kopy. Lekki **spadek wagonika, jakby w próżnię, odczuwany za każdym słupem,** przypomina wrażenie przy jeździe windą... Wreszcie wjeżdżamy, **minąwszy dwa szerokie przecinki,** w olbrzymią wyrwę leśną, prowadzącą do czarnej czeluści peronu na Myślenickich Turniach, odbijającej nieprzyjemnie od bieli śniegu. Po wyjściu z peronu, **poczekalnie z bufetem,** kioskiem, **ale bez ubikacyj** użyteczności publicznej.

Koło budynku stacyjnego całe miasto baraków, **składy rupieci i śmieci, które wiatr strąca na ściany Turni; również nad ścianami umieszczono wyloty rur kakalizacyjnych, kłębowiska lin, druty przewodów, przypominające „kulturę" w pojęciu kolejkarzy.**

W górach **stworzono jarmark** sankcjonując stawianie **inwestycji dla snobów,** jaką bezsprzecznie jest powstały „bobkociąg".

J. W.

Kronika krajowa

Nowe władze oddziału Warszawskiego P. T. T.

Walne Zebranie Warszawskiego Oddziału Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego, które odbyło się w dniu 26 marca r. b., wybrało zarząd w składzie pp. prezes — Stanisław Osiecki, wiceprezes inż. Jan Jaroszyński, sekretarz — Jadwiga Różycka, skarbnik — dr. Achilles Rosenkranz, członkowie: inż. Bolesław Rothert, prof. Kazimierz Drewnowski, płk. Tadeusz Zieleniewski, ppłk. Tadeusz Korniłowicz, inż. Maciej Zajączkowski, inż. Stefan Bernadzikiewicz, Justyn T. Wojsznis.

Do komisji rewizyjnej weszli pp.: inż. Karol Jenike, inż. Jan Kręcki, inż. Jan Jankowski. Sąd honorowy stanowią pp.: nel Kubacki, inż. Stanisław Roguski. inż. Jan Rzewnicki, inż. Kornel Kubacki, inż. Stanisław Roguski.

Walne zgromadzenie oddziału górnośląskiegg P. T. T.

Odbyło się zwyczajne doroczne zgromadzenie członków Górnośl. Oddziału P. T. T. Przewodniczył długoletni prezes oddziału, mec. Edmund Kaźmierczak z Katowic. Sprawozdania zarządu zobrazowały nieprzeciętny dorobek ostatniego roku działalności oddziału. Stan majątku wynosi zł. 100.000, zadłużenie hipoteczne około zł. 13.000. Członków liczy oddział 3375. Uchwalono budżet na 1936 r. w sumie zł. 30.000. Z tej sumy przeznaczono zł. 23.000 na pracę w górach, oddział bowiem zamierza wybudować nowe schronisko na Baraniej.

Na wakujące miejsca w zarządzie zostali wybrani: pp. inż. Rzepecki i p. sędzia dr. Stolfa z Katowic. W wolnych wnioskach przyjęto rezolucję domagającą się od władz P. T. T. poczynienia wszystkiego, by zaniechać dalszego uprzemysłowienia Tatr. Pozatem omawiano sprawy dotyczące „Turysty w Polsce", ulg kolejowych i połączeń pociągów.

Trzeci lektorat turystyki w Polsce

Na Uniwersytecie Jagiellońskim ma być od nowego roku akademickiego utworzony lektorat turystyki. Jest to zatem trzeci (a nie pierwszy jak donosiły gazety) lektorat turystyki, gdyż pierwszy egzystuje na Uniwersytecie Poznańskim, drugi zaś od zeszłego roku na Wolnej Wszechnicy w Warszawie.

Likwidacja biura uzdrowisk Czechosłowackich w Warszawie

W ostatnich tygodniach przeprowadzona została likwidacja specjalnego biura uzdrowisk czechosłowackich, jakie prowadzone było w Warszawie dla propagowania wyjazdów do miejscowości klimatycznych w Czechosłowacji. Reprezentacia uzdrowisk Czechosłowacji została zwinięta wskutek znacznego spadku wyjazdów do tych miejscowości.

Świetny rozwój uzdrowiska „Jurata"

Nasze najmłodsze uzdrowisko i kąpielisko nad Bałtykiem, Jurata, rozwija się w tempie amerykańskiem. W ciągu paru lat od swego założenia Jurata stała się wzorowem i najnowocześnej urządzonem kąpielskiem nadmorskiem, a to dzięki energji i przedsiębiorczości kierownictwa spółki, będącej właścicielem uzdrowiska.

Walne zebranie spółki akc. „Jurata" w dniu 20 ub. m.; przyjąwszy do wiadomości sprawozdanie zarządu i rady za 1935 r.; udzieliło zarządowi i radzie absolutorjm oraz wyraziło im podziękowanie ze ich działalność w ub. roku. — Prezes Rady, b. premjer L. Skulski zreferował sprawę podwyższenia kapitału z jednego do dwóch miljonów złotych i zaznaczył, że sfinansowanie drugiej emisji akcyj jest zapewnione.

Do rady nadzorczej na zasadzie wyborów weszli pp. A. Bennett, T. Karłowski, Z. Mack, L. Pannenko, A, Poklewski - Koziełł, L. Skulski i J. Sobecki, M. Sobolewski, S. Suryn i K. Wędziagolski.

Do zarządu powołano pp. M. Benisławskiego, J. Borek - Boreckiego i M. Lewina.

Wiosenne Targi Katowickle

W czasie od 30 maja do 14 czerwca 1936 r. odbędą się na śląsku tradycyjne OSME TARGI KATOWICKIE urządzane staraniem Śląskiego Towarzystwa Wystaw i Propagandy Gospodarczej (Katowice, Stawowa L: 14, tel: 300-71).

Targi Katowickie, dążąc od wielu lat do utrzymania w ruchu rodzimych warsztatów pracy i wzmożenia konsumcji, współdziałają w zwalczaniu przesilenia gospodarczego, zwiększają obroty i stwarzają liczne zarobki w wielu dziedzinach. Odbywają się one w najwyższym ośrodku handlowym tj. na Śląsku, a przemysłowcy i kupcy biorący w nich udział przygotowują sobie rynek, który we własnym ich interesie należałoby corocznie rozszerzać i powiększać.

Jest sprawą wielkiej wagi, by krajowy towar jaknajliczniej mógł wykazać na tych Targach swą dobrą ilość i zalety nietylko wobec rodzimej klienteli, lecz również wobec konkurencji i konsumentów z poza pobliskiego kordonu.

Ten właśnie wysiłek należałoby poprzeć, zwracając szczególną uwagę naszych wytwórców, przemysłowców i kupiectwa, na potrzebę wzięcia przez nich czynnego udziału w VIII TARGACH KATOWICKICH, aby w ten sposób przyczynili się we własnym interesie do rozszerzenia propagandy i zbytu towarów krajowych.

Wycieczka angielskich automobilistów przybędzie latem do Polski

W sierpniu b. r. przybędzie przez Gdynię do Polski grupa angielskich turystów automobilowych, zrzeszonych w Automobile Association w Londynie. Wycieczka przybędzie wraz z samochodami okrętem do Gdyni, skąd wyruszy na 6 — 7 dniową wycieczkę automobilową po Polsce, według programu ułożonego zgóry przez Polski Touring Klub. Automobiliści angielscy szukają chętnie coraz to nowych szlaków turytystycznych, a Polska wzbudza w nich pod tym względem duże zainteresowanie. Jeżeli zatem pierwsza tegoroczna próba wypadnie pomyślnie, możemy się spodziewać coraz to większych zastępów turystów angielskich w Polsce.

OCHRONA PRZYRODY

Jakie obowiązki ma policja w myśl ustawy o ochronie zwierząt

W piśmie policji państwowej „Na posterunku" insp. P. P. Edmund Czyniowski podkreśla w specjalnym artykule obowiązek przestrzegania przez policję przepisów rozporządzenia Prezydenta Rzplitej o ochronie zwierząt, zaznaczając równocześnie, iż działalność policji będzie tem skuteczniejsza, o ile zostanie ożywiona nietylko poczuciem obowiązku, lecz także uświadomienieem społecznego jej znaczenia przez poszczególnych policjantów.

Artykuł podaje przykłady znęcania się nad zwierzetami w miastach i wsiach, co dowodzi zdziczenia obyczajów. Przykładów tych można naliczyć tysiące zarówno w stosunku do zwierząt domowych, jak do ptaków śpiewających, owadów etc. Autor artykułu występuje też przeciwko rakarzom, którzy w miejscach — zagrożonych wścieklizną po wsiach i miasteczkach — idąc po linji najmniejszego oporu, zabierają z chat i zagród psy, podrzynają im gardła nożem i stosy trupów układają na wozach, lub pałkami miażdżą czaszki. „Czyż podobne obrazki — zapytuje autor — mrożące krew w żyłach, nie wywierają fatalnego wrażenia zwłaszcza na dzieci, czyż nie przyczyniają się do rozwijania niskich instynktów?".

Autor artykuł swój kończy konkluzją, iż policjanci mają na tem polu wdzięczne zadanie, nietylko w ramach przestrzegania przepisów, lecz przez pouczanie i propagowanie haseł humanitarnego obchodzenia się ze zwierzętami, mogą wybitnie przyczynić się do przeciwdziałania rozwijania się zdziczenia obyczajów w myśl tej prawdy, że chroniąc zwierzę — chroni się temsamem także człowieka zazwyczaj kobietę i dziecko — przed barbarzyńskiemi instynktami, wyzyskiem i okrucieństwem.

Miesiąc aresztu za dręczenie bociana

Liga Ochrony Zwierząt w Warszawie otrzymała wiadomość osurowem ukaraniu sprawcy zastrzelenia bociana. Wypadek ten szerokiem echem odbił się w całym kraju ze względu na bezprzykładne barbarzyństwo. Mieszkaniec Pilicy, niejaki Aleksander Izaak, zastrzelił bociana z karabinu i dobił kolbą konającego ptaka. Zabójca ptaka tłumaczył się tem, iż bocian czynił mu szkody w gospodarstwie rybnem. Sprawę skierowano do sądu starościńskiego w Olkuszu. W b. tygodniu sąd starościński skazał Izaaka na miesiąc bezwzględnego aresztu.

Walka żubrów w Białowieży

W Białowieży zdarzył się wypadek ciężkiego poranienia żubra przez innego żubra. Szczegóły tej walki przedstawiają się jak następuje: Niedawno sprowadzono ze Szwecji żubra białowieskiego, czystej rasy, który ma służyć do rozpłodu. Gdy wprowadzono żubra do stada krów, pasących się w Białowieży, drugi żubr, samiec, pochodzący ze skrzyżowania żubra z bizonem amerykańskim, rzucił się na swego „konkurenta".

Rozpoczęła się zawzięta walka, która trwała bez przerwy 11 godzin. Nie pomogło oblewanie rozjuszonych byków zimną wodą, ani straszenie ogniem. Byk szwedzki został ciężko poraniony przez swego rywala.

Z powodu tego wypadku trudno jest nie patrzeć sceptycznie na opiekę pod którą pozostają te rzadkie zwierzęta, specjalnie chronione.

Ądresy oddziałów i kół Ligi Ochrony Przyrody w Polsce.

Oddziały

Warszawski i Zarz. Główny: Warszawa, Nowy - Świat 19.

Krakowski: Kraków, Lubicz 46.

Wielkopolski: Poznań, Słowackiego 4/6.

Białostocki: Białystok, Sienkiewicza 4, Franciszek Ludera.

Wileński: Wilno, Zakrętowa 23.

Pomorski: Toruń, Ratusz, pokój 37.

Koła

Brzozów, p. Karol Scholtz, kierownik szkoły.

Krzemieniec, Liceum.

Rzeszów, gimnazjum im. Konarskiego.

Kościan, p. Antoni Wiśniewski, Racot.

Międzynarodowe dokumenty samochodowe

W okresie ostatnich paru miesięcy Polski Turing Klub zawarł szereg nowych umów tryptykowych z Turing Klubami różnych krajów. Umowy te obejmują obecnie już 39 państw wraz z ich wszystkiemi kolonjami zamorskiemi. Z międzynarodowemi dokumentami wydawanemi przez Polski Turing Klub można więc podróżować samochodem lub motocyklem dosłownie po całym świecie i we wszystkich Turing Klubach na wszystkich kontynetach członkowie Polskiego Touring Klubu są traktowani jako goście i korzystają ze wszystkich zniżek i udogodnień narówni z członkami miejscowymi.

W najbliższym czasie, po załatwieniu odpowiednich formalności, Polski Touring Klub przystępi również do wydawania tryptyków rowerowych, o które oddawna upominają się turyści-kolarze krajowi i zagraniczni. W ten sposób Polski Touring Klub ześrodkowuje, niezależnie od swej działalności ogólnej, wszystkie sprawy achnaa-kraj

wszystkie czynniki, zmierzające do usprawnienia polskiej turystyki międzynarodowej, odbywającej się przy pomocy mechanicznych środków lokomocji.

Na podstawie wydawanych przez Polski Touring Klub tryptyków, w ciągu jednego roku wjeżdża do Polski z samych tylko Niemiec przeszło 4000 samochodów.

Hotele polecone

KATOWICE

HOTEL EUROPEJSKI
Katowice, ul. Marjacka 15, tel. 309-27
Pierwszorzędny hotel — 2 minuty od dworca — Nadzwyczajny komfort — Winda — Bieżąca gorąca i zimna woda i telefon w każdym pokoju — Kąpiele — Wykwintna restauracja i sale towarzyskie.

LWÓW

HOTEL GEORGE
Lwów pl. MARJACKI 1.
90 pokoi. 32 apartam. z łazienkami. Woda bież. zimna i gorąca i telefony we wszystkich pokojach. Restauracja i kawiarnia. 3 sale bankietowe. Sale brydżowe.
Zarząd: STANISŁAW BOROWSKI

HOTEL KRAKOWSKI
Lwów pl. BERNARDYŃSKI
pierwszorzędny, komfortowo urządzony hotel. Pokoje z łazienkami oraz woda bieżąca, zimna i gorąca. Telefony w każdym pokoju.
RESTAURACJA NA MIEJSCU.

POZNAŃ

Hotel BRITANIA
Poznań, ul. Marsz. J. Piłsudskiego 2
tel.: 21-97 i 21-98
Poleca pierwszorzędne pokoje po cenach umiarkowanych.
Wzorowa czystość. • Centrum miasta.

Przybywającym do POZNANIA
poleca się uprzejmie
Hotel Continental
Ceny od 5 zł. wszelki komfort

WARSZAWA

HOTEL EUROPEJSKI
Spółka Akcyjna
WARSZAWA
250 pokoi komfortowo urządzonych. 100 pokoi z łazienkami. 25 apartamentów. Zimna i gorąca woda bież. i telefon w każdym pokoju.
Ceny od 8 złotych za dobę.
RESTAURACJA, KAWIARNIA BAR i PIWNICE WIN
pod własnym zarządem

HOTEL POLONIA PALACE
WARSZAWA
Jerozolimska 39, tel. 551-40.

Istniejący od r. 1829.
HOTEL SASKI
Krak. Przedm. 33 (Kozia 3) tel. 605-29 i 625-24
W pobliżu Zamku, Starego Miasta, teatrów i gmachów reprezentacyjnych.
Poleca pokoje od zł. 4.50. Dla stałych gości zniżki. Cisza, wygoda, czystość.

Restauracje polecone w Warszawie

RESTAURACJA — WINIARNIA
„POD BUKIETEM"
Centrala: Marszałkowska 114, r. Złotej
Filja I — Marszałkowska 90
Filja II — Nowy-Świat 5

„EXTRA-BAR"
Nowy Świat 43.
Elegancki lokal. Niskie ceny.

Egz. od 1825 r.
SKŁAD WIN
WINIARNIA — RESTAURACJA
SIMON i STECKI
CENTRALA: Krak. Przed. 38.
FILJA „BACHUS"
Widok 25
Winiarnia i Restauracja oraz
BAR

Informacja Prasowa Polska
Biuro wiadomości z prasy w wycinkach
Warszawa
ul. Bracka 5, telefon 941-53

PRENUMERATA ROCZNA zł. 5.—; półroczna zł. 3.—. CENY OGŁOSZEŃ: Na 1-ej stronie 70 gr., w tekście 60 gr., za tekstem 50 gr., komunikaty zł. 1.—, opisowe zł. 1.50, wszystko za 1 milimetr jednoszpaltowy (na stronie 6 szpalt). Drobne 20 gr. za słowo. Od cen powyższych żadnych rabatów się nie udziela. Za terminowy druk ogłoszeń Wydawnictwo nie odpowiada. Do bezpłatnego przedruku ogłoszeń Wydawnictwo jest obowiązane tylko w razie zniekształcenia tekstu, wynikłego z winy Wydawnictwa, a zmieniającego sens ogłoszenia. Fotografij ani rękopisów Wydawnictwo nie zwraca. Przedruki dozwolone tylko za zgodą Redakcji. Copyright by „Wiadomości Turystyczne" Warszawa, 1936.

Redaktor i wydawca: St. Garztecki. Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Mokotowska 52, tel. 7-03-84. P. K. O. Nr. 9389. Zakł. Graf. „DRUKPRASA" Nowy-Świat 54. Tel.: 615-56 i 242-40.